«МНОГОЧИСЛЕННЫЕ ПОСТЫ ГАИ С ДОРОГ НАДО УБРАТЬ» с. 24

№12 (894) Декабрь 2005

Обзор отличный!

За рулем



ЧЕМПИОН ЛОЭБ с. 198

В СПОР ВСТУПАЕТ KIA RIO II

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ЦЕНИТ СЕБЯ ДОРОГО

с. 66

CHEVROLET LACETTI

FORD FOCUS

KIA RIO

ТЕСТ За рулем

ЭКСПЕРТИЗА АНТИФРИЗА 136

ЧЕМУ ДИВИЛИСЬ В ТОКИО 168





ИЗ КИТАЯ – НА РОССИЙСКИЕ ПРОСЕЛКИ

с. 40

GREAT WALL SAVE SUV • GREAT WALL HOVER • ADMIRAL SUV



СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №12 2005







ВЫИГРАЙ КУРС ПОВЫШЕНИЯ ВОДИТЕЛЬСКОГО МАСТЕРСТВА!

смотри вставку (с. 122-123)

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 273.





ИСКУССТВО РАЗБИРАТЬ И СУДИТЬ

То, что сегодня называют критикой, для древних греков было «искусство разбирать и судить». Но как бы то ни было, владеть таким искусством – основное предназначение прессы! А по реакции на ее выступления можно вполне судить, насколько мы приблизились к настоящему демократическому обществу.

Уходящий 2005 год подтвердил – наша страна не стоит на месте! Сегодня тот, кто искренне заинтересован в успехе своего дела, ни за что не проигнорирует мнение авторитетного издания, каким бы жестким это мнение

…улев-

…а вы-

…них

…мне-

…На их

…итет,

…озво-

…й ЗР

…епко

«досталось» от нас соответственно за «Пойнтер» и за «Логан». Но вместо обид и намеков на «разрыв дипотношений» мы почувствовали реальный интерес к нашей точке зрения! Недаром «Фольксваген» намерен производить в России не «вчерашние», а абсолютно новые «пойнтеры», а «Рено» изменила технологический процесс сборки «логанов» чуть ли не в тот же день, когда наши испытатели обнаружили у тестовой машины неприятный дефект!

Ничего сверхъестественного в этом нет. Просто серьезные западные компании давно усвоили простую истину: хочешь достичь успеха – прислушивайся к прессе! Особенно приятно, что подобные примеры подают и наши соотечественники…

Из примеров, достойных подражания, обязательно упомяну знаковую фигуру последних месяцев – Владимира Каданникова. Можно по-разному оценивать как его деятельность, так и вазовскую продукцию в целом, но одно бесспорно – на критику в ЗР первое лицо ВАЗа всегда реагировало достойно! За все время нашего с ним общения не было ни упреков за «неприятные» публикации, ни «торможения» ранее намеченных совместных проектов – Каданников действительно прислушивался к голосу ЗР!

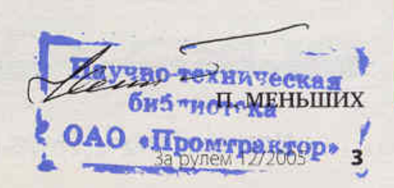
Предвижу возражения: мол, а как же министр внутренних дел России? Почему г-н Нургалиев упорно не желает хоть как-то реагировать на высказывания средств массовой информации – от журнала ЗР до телепрограммы В. Познера на ОРТ? Выскажу свою личную точку зрения – министр не владеет ситуацией, а потому не хочет и не может менять что-либо в системе ГАИ. И все же не будем драматизировать его молчание – это тоже знаковое явление, своего рода затишье перед громом! Общество назад не покатится и реформы ГАИ не избежать – думаю, это произойдет уже в 2006 году! Потому что мнение авторитетного журнала оказывает влияние не на отдельного человека, а на общество в целом – молчание министра лишь ускорит развитие событий…

И опять вернусь к Каданникову. Хочу сравнить поведение двух руководителей крупнейших автозаводов – ВАЗ и «Москвич». Каданников общался с прессой достойно и спокойно – сегодня его завод жив и работает! А г-н Асатрян грозил ей судами и преследованиями – печальная судьба его предприятия известна всем… Это лишний раз указывает на то, что демократия в России еще не победила – судьбы предприятий и организаций не должны зависеть от капризов одного некомпетентного человека. Какую бы высокую должность он ни занимал…

А в целом год был интересным! Ведущие компании мира и их первые лица охотно обменивались с нами информацией, наши тесты и экспертизы затрагивали самые острые проблемы, а фирмы-производители использовали результаты «зарулевских» исследований в своей работе. А на подходе уже ЗР, 2006, № 1: мы проносимся через промежуточный финиш очередного круга и мчимся дальше, в Новый год!

С наступающим, «зарулевцы»!

П. МЕНЬШИХ




IS 250
Новый Lexus IS 250
Это автомобиль, который невозможно спутать ни с одним другим. В новом IS воплощены самые последние достижения Lexus в области дизайна и эргономики. Обтекаемые линии и динамичный силуэт нового Lexus IS напоминают о традиционных для японской культуры простоте и гармонии. Но неординарная внешность — это еще не все: интерьер IS является достойным продолжением традиций роскоши Lexus. Мягкая кожа высочайшего качества и панель приборов, оформленная в высокотехнологичном стиле, — все это создает ощущение изысканности и атмосферу роскоши. Автомобиль оснащен мощным 2,5-литровым бензиновым двигателем V6 и 6-ступенчатой автоматической коробкой передач.
Новый IS 250. Новый этап эволюции Lexus.
LEXUS
Товар сертифицирован
«Лексус — Аксель Кар», (812) 326-2266, «Лексус — Приморский», (812) 336-5888 www.lexus-russia.ru www.lexus-is.ru

НА ПРАВАХ ФЛАГМАНА

Этот вседорожник появится в Европе в 2007-м.

Лучший способ убедить публику, что дела фирмы в порядке, – выпустить новую модель. Так поступила «Мицубиси», представив на салоне в Токио «Аутлендер» следующего поколения.

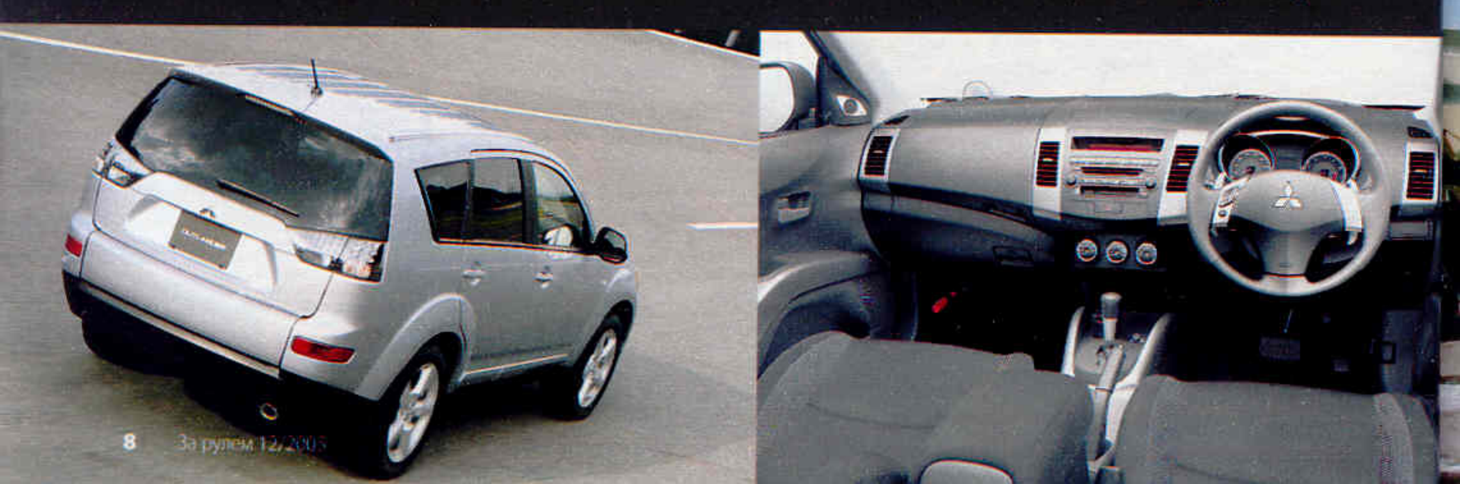
Предыдущий «чужестранец» и внешне, и начинкой тяготел к обычным универсалам, нынешний заявлен как «спорт-ютилити». По заявлению президента «Мицубиси моторс» О. Масуко, модели отведена почетная роль «мирового флагмана» марки. Его облик, скорее всего, благосклонно воспримут покупатели в любой стране. Не разочарует их и техническая вооруженность. «Аутлендер» оснащен новым бензиновым двигателем с алюминиевым блоком цилиндров и уже проверенным в деле устройством для регулирования фаз впуска и выпуска MIVEC.

Коробку передач заменил вариатор CVT «спортивного типа» с возможностью фиксации в шести положениях («ступенях»), перебираемых рычажком на руле. В трансмиссии можно задействовать только передний привод, а также полный – с автоматическим распределением момента либо (для тяжелых условий) с блокировкой межосевого дифференциала. Кроме того, управление полным приводом увязано с активной системой стабилизации, что повышает безопасность езды по самым разным дорогам. Кстати, при доводке ходовой части опирались ни много ни мало на опыт «Лансера-Эволюшн»! Повышению ездовых качеств служит даже… алюминиевая панель крыши: благодаря ей удалось понизить центр тяжести машины. Покупателей должен привлечь дополнительный ряд сидений и, конечно, развитые системы пассивной безопасности с боковыми подушками и «занавесками».

Наибольшие продажи «Аутлендера» (до 50 тыс. шт. в год) планируются в США, по 25 тыс. шт. «расписано» Японии и Европе, где машина появится лишь через год; еще 20 тысяч – другим регионам. Около 30 тысяч комплектов предназначено концерну «Пежо-Ситроен»: на одном из его заводов вседорожник будут выпускать с 2007 года под европейским брендом. В дальнейшем на платформе «Аутлендера» появятся и другие модели.

MITSUBISHI OUTLANDER

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2359 см³; мощность – 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 226 Н·м при 4100 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная INVECS III с вариатором CVT.
- Кузов – 7(5)-местный 5-дверный; база – 2670 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4640x1800x1680 мм; снаряженная масса – 1975 кг.
- Дорожный просвет – 210 мм.
- Колеса – 255/55R18 или 215/70R16.
- Расход топлива по японскому циклу – 8,6 л/100 км.





В КРУГОСВЕТКУ НА «ТУАРЕГАХ»!



В конце октября финишировало кругосветное путешествие Touareg Experience 360, организованное «Фольксвагеном». Пять «туарегов-R5 TDI» (2,5 л, 174 л. с.) стартовали с Аляски в июле прошлого года по маршруту, разбитому на 13 этапов. На каждом из них за руль садились новые экипажи, представлявшие разные страны. Всего участники путешествия пересекли пять континентов, преодолев 53 тыс. км. На заключительном этапе Дакар–Вольфсбург «туареги» вели представители России – Сергей Рохленко (Ростов-на-Дону) и Игорь Фирсаев (Екатеринбург), показавшие лучшие результаты в отборочных состязаниях. В течение трех недель вместе с немецкими коллегами они проехали 8770 км. На вседорожниках, специально подготовленных для этого путешествия, пересекли Мавританию, Западную Сахару, Атласские горы, Гибралтар… И люди, и автомобили достойно выдержали это непростое испытание.

БРОНЯ КРЕПКА…

В конце октября в подмосковной Отдельной дивизии оперативного назначения внутренних войск МВД РФ (г. Балашиха) праздновали День автомобилиста. Гостям показали специальную технику, где была и полноприводная «Газель» скрытого бронирования. Из тяжелых грузовиков внутренние войска отдают предпочтение бронированным «уралам», чья капотная компоновка позволяет сохранить жизнь водителю при подрыве переднего колеса на мине – проверено на Северном Кавказе. Такие броневики, а также «уралы»-топливозаправщики маскируют брезентовыми тентами – издали они неотличимы от бортовых автомобилей. В рамках праздника прошли соревнования по водительскому мастерству – победитель рядовой Белобородов получил приз из рук Александра Николаевича Бучина, водителя маршала Жукова с 1941 по 1948 гг.



КОРОТКО

■ По данным Минэкономразвития, производство легковых автомобилей в стране в январе–сентябре 2005 года снизилось на 6,7 процента (783 тысячи машин). Основная причина – переориентация россиян на продукцию иностранных производителей в условиях повышения цен на отечественные автомобили и гибкой сбытовой политики дилеров иностранных компаний.

■ В 2006–2007 годах Минздравсоцразвития РФ закупит более 12 тысяч машин скорой помощи. Об этом сообщил ми-



нистр здравоохранения и социального развития РФ Михаил Зурабов. По его словам, на эти цели будет направлено 7,5 миллиарда рублей.

■ На АВТОВАЗе готовятся к установке первых подушек безопасности. Для этого в качестве консультантов привлекают специалистов американской фирмы «Брид», шведской «Аутолив» и немецкого «Сименса». Совместная российско-немецкая разработка предназначена для «десятого» семейства, со шведами и американцами занимаются подушками для «Калины» и «Шевроле-Нивы».

■ Компания «Ниссан» объявила, что открывает российское отделение техцентра «Ниссан Европа» (головной офис – в Великобритании) и собственный склад запчастей. Для российских потребителей это дополнительная техническая и сервисная поддержка.

ПИЛОТЫ ОТДЫХАЮТ



В сентябрьском номере за прошлый год мы высказали осторожное предположение, что министерство обороны США погорячилось, вдвое увеличив призовой фонд для гонки автомобилей-роботов. Так и вышло: всего год спустя уже несколько команд с полным правом претендовали на получение заветных двух миллионов долларов. Первым финишную черту пересек «Стэнли», созданный студентами Стэнфордского университета на базе серийного «Фольксвагена-Туарег». В него «добавили» семь мощных компьютеров «Пентиум-М», радары и видеокамеры, зато… убрали водителя.

Ровно за два часа до старта команды получили запечатанные конверты с дисками, содержащими цифровые карты трассы, для программирования системы. А потом уже было дело техники (в буквальном смысле), которой хватило менее семи часов для преодоления 212 км пересеченной местности.

КОРОТКО

■ Компания «Пежо» объявила о начале официальных продаж в России новой 307-й модели. Предлагают автомобили с бензиновыми двигателями объемом 1,4; 1,6 и 2,0 л, механическими и автоматическими коробками передач. Кроме того, впервые на нашем рынке появится «Пежо-307» со 180-сильным мотором. Цена самого дешевого 307-го с 1,4-литровым двигателем – 475 тыс. рублей.



■ Стремясь сохранить свою долю на китайском автомобильном рынке, «Фольксваген» прибег к «ураганной акции» (Hurrican Action) – объявил о скидке в 18%. Долю фирма, может быть, и сбережет, а вот прибылей лишится. Напомним: в КНР сегодня собирают модели «Джетта», «Бора» и «Гольф IV», а также родственные «Ауди-А4» и А6.

■ Финская компания Reka Rubber Ltd инвестирует 5–6 млн. евро для организации в Выборге производства автомобильных резинотехнических изделий. Предприятие будет размещено на площадях действующего завода этого профиля «Финскор». Ввод в эксплуатацию нового производства запланирован на вторую половину 2006 – начало 2007 года.

■ Зимой в Москве на десяти развязках МКАДа будут установлены системы автоматического нанесения антигололедных реагентов. Они будут начинать работать при возникновении метеоусловий, способствующих образованию гололеда. По словам разработчиков, реагенты должны распыляться только в необходимых количествах.

«ШЕВРОЛЕ» ДОЛЖНО БЫТЬ МНОГО

Самый популярный вседорожник Америки – поколение некст.

Мы уже начали привыкать, что под маркой «Шевроле» продают совсем небольшие машины. Для Америки это – нонсенс! С именем «Шеви» там испокон веков ассоциировались мощные и крупные модели – такие, как «Корвет», «Импала» и, конечно же, «Тахо». Последний уже пять лет подряд удерживает титул самого массового среди полноразмерных вседорожников.

«Тахо» 2007 модельного года построен на новой платформе с мощной коробчатой рамой и реечным рулевым управлением. Особый упор разработчики делают на тщательно «заглушенный» салон, буквально обложенный звукоизоляционными материалами. Здесь, кстати, умещаются аж девять человек, включая водителя!

Пятое поколение двигателя «Смол Блок» – новая страничка в 50-летней истории мотора. Для «Тахо» подготовлены агрегаты объемом 5,3 и 4,8 л: V-образные «восьмерки» с функцией отключения половины цилиндров, самые экономичные в классе. Что, впрочем, не мешает самой мощной версии «Шевроле» буксировать прицеп массой 3492 кг.

Конечно же, позаботились и о безопасности. Большое внимание специалисты уделили самому уязвимому месту вседорожников – склонности к переворачиванию. Теперь от неприятностей страхует система «Стабилитрак» и расширенные передние и задняя колеи.

«Мы считаем, что новый «Тахо» – лучший вседорожник «Шевроле», который когда-либо выпускали», – заверил ведущий менеджер подразделения Эд Пепер.

CHEVROLET TAHOE LTZ

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x16x5328 см³; мощность – 238 кВт/324 л.с. при 5300 об/мин; максимальный крутящий момент – 470 Н·м при 4200 об/мин.

■ Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая.

■ Кузов – 9-местный 5-дверный; база – 2946 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 5129x2007x1955 мм; снаряженная масса – 2511 кг; размер шин – 275/70R17.





ПРЕДЛОГ ДЛЯ «ВОСЬМЕРКИ»

В середине 2006-го появится заряженная модификация флагмана «Ауди».

От гражданской версии новую S8 отличает эмблема и хромированные стойки на традиционной трапециевидной решетке, под которой расположены небольшие дополнительные воздухозаборники. В крышку багажника встроен спойлер, из-под бампера недвусмысленно выглядывает пара сдвоенных овальных труб.

Большинство технических изюминок скрыты от глаз – модернизированный двигатель V10 от «Ламборгини-Галлардо» с увеличенным на 2 мм диаметром цилиндров. Система FSI впрыскивает топливо непосредственно в камеры сгорания под давлением до 100 атмосфер, воздух в цилиндры попадает по коллектору регулируемой длины, а на всех четырех распредвалах установлены устройства, регулирующие фазы.

Полностью реализовать возможности супермотора позволяет полный привод с межосевым дифференциалом «Торсен», распределяющий крутящий момент между передними и задними колесами в соотношении 40:60. При пробуксовке на переднюю ось передается до 65% момента, а на заднюю – до 85%. По отдельности излишне быстрые колеса прихватывает тормозными механизмами электронный дифференциал.

На заказ для S8 предлагают тормозные диски из композитного материала (карбид кремния, армированный высокопрочным углеволокном), которые вдвое легче стальных, не коробятся при перегреве и служат до 300 тыс. км.

AUDI S8

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 10x40x5204 см³; мощность – 331 кВт/450 л.с. при 7000 об/мин; максимальный крутящий момент – 540 Н·м при 3500 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2945 мм; объем багажника – 500 л; снаряженная масса – 1940 кг. Дорожный просвет – 95–125 мм. Колеса – 265/35R20.
- Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 5,1 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 13,9 л/100 км.



СДАЛ ВАХТУ...





Сенсацией ушедшей осени стала отставка председателя совета директоров ОАО «АВТОВАЗ» Владимира Каданникова. Официальной причиной добровольного ухода на пенсию стал возраст – 64 года. В любом случае на АВТОВАЗе заканчивается целая эпоха, связанная с именем В. Каданникова. Он пришел на завод в 1967-м, когда в чистом поле стояли только пустые корпуса, стал начальником участка, а в декабре 1988 года был назначен генеральным директором АВТОВАЗа. С тех пор он – бессменный руководитель крупнейшего автомобильного предприятия России, не считая нескольких месяцев в 1996 году, когда работал первым заместителем председателя правительства РФ. Он – академик Академии транспорта России, действительный член Международной инженерной академии, Герой Социалистического Труда. Оценку почти 18 годам его руководства АВТОВАЗом даст время. Маленький факт: в октябре, когда В. Каданников подал заявление об отставке, завод увеличил выпуск автомобилей почти на 22%…

КОРОТКО

Технологии, еще недавно считавшиеся уделом лишь самых продвинутых моделей, ныне становятся доступными совершенно утилитарным автомобилям. Так, коробка передач DSG с двойным сцеплением, например, «снизошла» до



работяги «Фольксвагена-Кэдди». Это, кстати, свидетельствует о ее высокой надежности – развозные фургончики работают в особо напряженном режиме.

АВТОВАЗ отказался от создания СП по производству двигателей с «Дженерал моторс», в частности от «коммерческой сделки по покупке завода двигателей в г. Бохуме, ФРГ». Видимо, речь теперь пойдет о том, чтобы создать новый двигатель своими силами.

В октябре немецкие покупатели «Лады-Нива» могли получить скидку в 1000 евро. Для этого нужно было найти на сайте импортера специальный сертификат, распечатать его и предъявить в автосалоне.

МВД Казахстана выступает за внесение поправок в действующее законодательство, с тем чтобы запретить ввоз в страну машин с правым рулем. За последнее время здесь наблюдается рост числа таких автомобилей; только в сентябре было зарегистрировано 6 тысяч праворульных.



БРАЗИЛЬСКАЯ ПРЕМЬЕРА

В Рио-де-Жанейро отделение грузовых автомобилей «Фольксвагена» представило новый модельный ряд тягачей «Констеллейшн». Таких «фольксвагенов» мы не видели, а вот в Бразилии они хорошо известны. Отсюда пойдут и дальше – фирма собирается охватить дилерской сетью все южное полушарие. Выпуск будет увеличен до 50 тыс. шт. в 2007 году, тогда же сборка тягачей начнется на заводе в ЮАР.

ПЕКИНСКИЕ ШПИОНЫ?

Пресс-атташе одного из ведущих немецких автопроизводителей заявил, что на прошедшем в Токио автосалоне были якобы замечены «многочисленные китайские шпионы», которые, пользуясь пресс-аккредитацией, самым тщательным образом, зачастую с линейкой в руке, изучали представленные автомобили. Фотографировали и замеряли все зазоры между панелями, анализировали материалы и т. д. Правда, ущерба экспонатам это не наносило, а значит, не было повода пресечь такие действия.



НОВЫЙ ПРОСТОР В СТИЛЕ ZOOM-ZOOM

Выходит очередное поколение самой крупной пассажирской «Мазды».

Комфортная и функциональная, вместительная и эмоциональная – так представляет новую «Мазду-MPV» производитель. Автомобиль пропитан современными технологиями. Например, помогая водителю парковаться, машина «склеивает» изображение четырех камер наружного обзора и выводит картинку на большой монитор. Свет фар не только автоматически регулируется по высоте, но и отклоняется при поворотах руля.

Как и у «Мазды-5», задние двери сдвижные – через такие удобно проходить во второй и третий ряды. Сиденья второго ряда напоминают бизнес-класс самолетов: регулируемая подушка для ног и изменяемый профиль подголовников.

Инженеры преуспели, добиваясь низкого центра крена. Вместе с передней подвеской типа «Мак-Ферсон» и задней многорычажной это позволило приблизить управляемость машины к поведению большого седана.

Новую MPV будут предлагать с обновленной гаммой силовых агрегатов. Один из наиболее интересных – двигатель объемом 2,3 л с непосредственным впрыском топлива и турбонаддувом, агрегатированный с шестиступенчатой автоматической коробкой передач. Высокая для моторов с наддувом степень сжатия (9,5) и впрыск топлива под давлением 11,5 МПа (115 атмосфер) позволили на 8–10% увеличить крутящий момент в диапазоне оборотов двигателя от 2000 до 5500. Продажи новой «Мазды-MPV» начнутся с 2006 года.

MAZDA MPV

- Двигатель – бензиновый; рабочий объем – 2,3 л; максимальный крутящий момент – 380 Н·м; мощность – около 270 л.с.
- Коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 8-местный 5-дверный; база – 2950 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4870x1850x1685 мм. Колеса – 215/55R18.



КОРОТКО

- В Белоруссии введена уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Ранее за подобное правонарушение предусматривалась лишь административная ответственность.

- При поддержке ДОБДД МВД России с ноября по декабрь в Москве проходит конкурс с несколько странным названием: «Безопасность на дороге. Убить VIPендривающихся ковбоев. Наилучшим образом». Однако цель конкурса заслуживает внимания – это создать рекламный образ для пропаганды спокойного и профессионального вождения.

- Президент Франции Жак Ширак вручил президенту «Вольво АВ» Лейфу Йохански знаки отличия Кавалера ордена



Почетного легиона. Так решено было отметить успех слияния грузовых отделений «Вольво» и «Рено», обеспечившего с 2001 года стабильный рост продаж и сохранение рабочих мест.

- Доля некачественного бензина в Москве доходит до 30%. За 9 месяцев этого года вынесено 33 постановления об административных наказаниях работников столичных АЗС на общую сумму 7 млн. рублей. Средний штраф на одну АЗС составляет 200 тыс. рублей – примерно столько стоит 15 тысяч литров 92-го бензина.



КТО НА СВЕТЕ ВСЕХ ПРОСТОРНЕЙ?

Если говорить об автомобильчиках класса А, то, как утверждают, это новая версия «Дайхатсу-Сирион».

Внутри малютки длиной всего 3,6 м и в самом деле удивительно просторно. При том развернуться «Сирион» сможет буквально на пятачке диаметром 9,4 м!

Есть у новинки и другие поводы для гордости. Например, новый трехцилиндровый моторчик обеспечивает весьма достойную динамику и в то же время обходится всего лишь пятью литрами бензина на сотню километров пробега. Есть мотор и помощнее – для тех, кто любит прохватить с ветерком. Он, кстати, снабжен первым в мире саморегенерирующимся нейтрализатором, в котором ионы палладия имплантированы методами нанотехнологий в керамическую основу. Как утверждается, такой нейтрализатор никогда не снизит свою эффективность, если, конечно, не хватанет этилированного бензина.



Вызывает уважение и базовая комплектация, которую «голой» назвать язык не поворачивается. Судите сами: вы не сможете найти «Сириона» без кондиционера, CD-магнитолы, ABS, системы распределения тормозных усилий, усилителя рулевого управления, четырех (!) электростеклоподъемников, стольких же подушек безопасности и центрального замка. А стоит такой 11 290 евро.

DAIHATSU SIRION

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 3x12x998 см³; мощность – 51 кВт/69 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 94 Н·м при 3600 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2430 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 3600x1665x1550 мм; объем багажника – 225/630 л; снаряженная масса – 890 кг. Дорожный просвет – 150 мм. Колеса – 175/65R14.
- Максимальная скорость – 160 км/ч; разгон до 100 км/ч – 13,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 5,0 л/100 км.

КОРОТКО

На ВАЗе подготовили опытную партию «Лады-110» с новыми задними фонарями. Их установили на «люксовые» версии и мелкосерийные «лады-110Т», выпускаемые в ОПП. Скоро автомобили «десятого» семейства обретут новые панели приборов и органы управления, а также обивки дверей.

Как еще раз убедить потребителя, что французские автомобили «Рено» самые безопасные? Мастера телерекламы обратились к гастрономическим аналогиям и устроили крэш-тесты баварским колбаскам,



японским суши, шведским сухарикам и французскому батону. Победил, разумеется, последний. А сосиски, увы, разлетелись вдребезги...

С 2008 года в Черкассах (Украина) будут выпускать «лады». Одновременно производство моделей ВАЗ остановят на Луцком автозаводе, там планируют собирать городские и пригородные автобусы.

ЕЩЕ ПОМНЯТ ГАЗ-12...

В мае 1948 года конструкторы ГАЗа во главе с А. А. Липгартом получили задание разработать шестиместную легковую машину, и 55 лет назад была выпущена первая партия автомобилей ГАЗ-12 ЗИМ. Впервые на отечественной модели появилась гидромуфта в трансмиссии. До 125 км/ч ГАЗ-12 разгонял шестицилиндровый мотор ГАЗ-51, форсированный до 90 л.с. ЗИМы работали в такси и «Скорой помощи», на их базе делали гоночные и спортивные автомобили. До 1960 года выпустили 21 527 машин.



«КАЛИНА» ДЕШЕВЕЕТ

Розничные цены на «Ладу-Калина» снижаются. В самом начале продаж (июнь-июль) она стоила у дилеров в среднем 270–280 тыс., а в августе-сентябре – уже 255–260 тысяч. Предполагают, что предстоящей зимой цена вообще опустится до рекомендованной заводом – 224 тысячи. Растет ее производство на АВТОВАЗе, а кроме того, появились серьезные конкуренты в той же ценовой нише: «Рено-Логан» стоит от 8999 долл. (257 тыс. руб.), а «Шевроле-Ланос» из Запорожья – 8990 долл. (256 тыс. руб.).





ЖИВЕТ И ПОБЕЖДАЕТ

На прошедшем в Амстердаме салоне коммерческих автомобилей «вэном года» назван новый «ФИАТ-Добло».



FIAT DOBLO

■ Двигатель – бензиновый/газовый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1596 см^3; мощность – 76 кВт/103 л.с. при 5750 об/мин (68 кВт/ 92 л.с. на сжатом газе); максимальный крутящий момент – 145 (130) Н·м при 4000 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 7-местный 4–5-дверный; база – 2583 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4253x1722x 1818 мм; объем багажника – 530/ 3000 л; снаряженная масса – 1445 кг. Колеса – 175/70R14.

■ Максимальная скорость – 163 (154) км/ч; расход топлива в смешанном европейском цикле – 9,2 л/100 км (6,3 кг/100 км).

Новичок получил импозантный и гармоничный передок с современными фарами, что добавило элегантности утилитарной по своему назначению модели. По сравнению с предшественником новый «Добло» стал, как водится, больше и просторнее, обзавелся тяговитыми и экономичными турбодизелями из линейки «Мультиджет», перекрывающими диапазон мощности от 85 до 120 л.с. При нынешних ценах на топливо не меньший интерес представляет «бивалентная» версия, способная работать на бензине или сжатом газе.

От вэна всегда ожидаешь функциональности и практичности, и «Добло» не разочарует большую семью своего владельца: семь человек удобно устроятся на трех рядах складывающихся, двигающихся и убирающихся вовсе сидений. При переключении передач руке водителя определен путь вперед на панель приборов – именно там итальянцы разместили джойстик. Путешествующие детишки смогут спрятать свои игрушки каждый в свой «тайный бардачок» – их здесь великое множество.

Кроме пары фронтальных подушек безопасности, есть как минимум две боковых. Каждый «Добло» имеет ABS и систему электронного распределения тормозных усилий.

Для груза определен объем аж до трех кубометров – при сложенных заднем и среднем рядах сидений…

«ЛАНСЕР» И РЕЙТИНГ «РОЛЬФА»



По сравнению с прошлым годом группа компаний «Рольф» поднялась в престижном рейтинге «Форбс» на 13 позиций вверх – с 33-го на 20-е место! Во многом, в частности, такому успеху способствовала популярность «Мицубиси-Лансер», европейская премьера которого состоялась в Москве.

Результат продаж этой модели в России превзошел все ожидания. За два года (сентябрь 2003-го – август 2005-го) реализация превысила 43 000. «Лансер» стал самым популярным импортируемым автомобилем в России и получил Гран-при журнала «За рулем» в 2004 году.

КОРОТКО

■ Второго октября 1930 года Генри Форд I и обербургомистр Кёльна – будущий канцлер Германии Конрад Аденауэр заложили первый камень в фундамент автомобильного



завода. Уже весной здесь собрали первый грузовик, а летом с конвейера сошел легковой «Форд-А». Тогда корпуса занимали 33 000 м^2, работало здесь 650 станков и 1200 рабочих. 60 машин в день – таким был итог их деятельности. Сегодня работников в Кёльне – около 19 000 человек, а в сутки с конвейеров сходит 1850 «фордов».

■ В уходящем году фирма «Бош» подвела «Даймлер-Крайслер», БМВ и «Ауди», поставив около 50 000 некачественных топливных насосов для легковых дизелей. Убытки честно компенсирует непосредственный виновник. «Бош» согласился выплатить «Даймлер-Крайслеру» весьма значительную сумму, которая хотя и не разглашается, но составляет, по оценкам экспертов, около 100 млн. евро.

■ Европа в панике – китайцы едут! Сомнительные с точки зрения безопасности автомобили въезжают в ЕС через немецкое «окно» в законодательстве, разрешающее ввоз по так называемому разовому допуску. Он хотя и выдается немецкими чиновниками, но открывает двери для продаж по всей Европе. Теперь комиссары Евросоюза спохватились и призвали закрыть эту дыру в законодательстве.



ИДЕАЛЕН ДЛЯ… ИНВАЛИДОВ

На прошедшей в Дюссельдорфе выставке «Реакар-2005» сразу несколько фирм показали варианты переоборудования «Пежо-1007» для инвалидов. И не случайно – его уникальная сдвижная дверь обеспечивает таким людям особенно удобный вход-выход. Помимо самых разных вариантов ручного управления, было представлено и водительское кресло-лифт. Стоит такая механизация недешево – 4355 евро, однако в Европе эти расходы оплачиваются за счет медицинской страховки.

МОТОРЫ ДЛЯ КАМАЗА

КамАЗ сертифицировал еще два семейства дизелей с топливной аппаратурой фирмы «Бош», соответствующих требованиям Евро III. Базовые двигатели выдают 400 л. с. В конце прошлого года завод получил сертификаты на менее мощные моторы (300 л.с.) с топливной аппаратурой ЯЗДА. А еще на КамАЗе отлили первый опытный блок новой «шестерки» для малотоннажной модели 4308, на которой пока устанавливают двигатель «Камминс». В ближайшее время сделают еще 10 блоков, а также отливки для 25 деталей.



СОБАКА НЕ БУДЕТ КУСАЧЕЙ

В показанном на Токийском салоне концепте «Хонда W.O.W.» главная особенность – пассажирские места для… собак. Так, перчаточный ящик превратился в вольер с подачей охлажденного кондиционером воздуха. Разумеется, туда поместятся лишь представители мелких пород. Пес побольше? Тогда установите на спинку сиденья специальную собачью «колыбельку». А если у вас волкодав, второй ряд сидений можно трансформировать в «клетку». Чтобы ни у кого не возникало сомнений в назначении новинки, на шинах проставлены отпечатки собачьих лап. Появление концепта вполне логично: в Японии только зарегистрированных владельцев собак и кошек больше, чем детей до 15 лет.

ГАЗОВЫЙ «ОМНИ ЛИНК»

Не исключено, что довольно скоро автобусный парк Питера примет необычное пополнение. Во всяком случае первый городской автобус «Омни Линк» на сжатом природном газе уже готовится к работе. Он оснащен двигателем Skania OC9602 мощностью 260 л.с., лямбда-зондом и каталитическим конвертором, что позволяет укладываться в нормы Евро V. Конструкцией предусмотрена установка на крыше автобуса четырех газовых баллонов из композитного материала емкостью 320 л каждый. При этом высота «Омни Линка» составляет 3,47 м, а запас хода в городском цикле – около 500 км. Первый автобус передадут в ГУП «Пассажиравтотранс». На основе опытной эксплуатации будут принимать решение о производстве газовых автобусов на заводе «Скания-Питер».



ГВОЗДЬ НА «АВТО + АВТОМЕХАНИКЕ»



Самый интересный экспонат «Авто + Автомеханика», ежегодного автосалона в Санкт-Петербурге, незаметно притаился в середине большой экспозиции «Дженерал моторс». Американцы привезли в Питер корейско-украинский седан под именем «Шевроле-Ланос» (на Украине – «Дэу-Ланос»). Его производство началось в Запорожье в декабре прошлого года, а продажи в России стартуют в конце нынешнего.

Пока предлагается одна-единственная комплектация – с восьмиклапанным корейским двигателем 1,5 л (86 л. с.), соответствующим нормам Евро II, при этом экономичным и неприхотливым к качеству топлива. Из дополнительного оборудования у экспоната присутствовала лишь водительская подушка безопасности, аудиоподготовка да раздельно раскладывающаяся спинка заднего сиденья. Цена вполне этому соответствует – 8900 долларов!

По словам главы представительства «Дж-Эм» в России Яцека Горски, на наш рынок сейчас ежедневно поступает два автовоза с «ланосами» и в планах компании – продать до конца года примерно 2 тысячи машин. На будущий же год планы почти фантастические – реализовать 30–50 тысяч седанов. С этой целью на АвтоЗАЗе совместно с GM DAT (GM Daewoo Auto & Technology Company) намерены инвестировать 45 млн. долл. в модернизацию завода, чтобы увеличить мощность конвейера до 90 тыс. автомобилей в год.

В феврале, видимо, у нас покажут (и начнут продавать) более богатые комплектации – с электроусилителем руля, кондиционером и т. д. (двигатель останется тот же). В любом случае американцы рассматривают проект «Ланос» как региональный, рассчитывая в первую очередь на хорошие продажи устаревших, но недорогих и качественно собранных автомобилей в неизбалованных российских областях. Что же – предложение заманчивое. А вот отечественной «Калине» с ее ныне более высокой ценой в России придется несладко…

О других экспонатах «Авто + Автомеханика» рассказано на этой странице.



«ТОЙОТА». Наверное, самый красивый автомобиль салона – новый седан «Лексус-IS250», российская премьера которого тоже состоялась в Питере. Его бензиновая «шестерка» объемом 2,5 л выдает 208 л. с. и способна разогнать автомобиль до 100 км/ч за 8,4 с. С конца ноября дилеры марки начнут прием заказов на модель (цена 42–48 тыс. долл.).

«НИССАН». Компания «Ниссан» представила в Петербурге «европейский трак» – большой пикап «Навара». Он сделан на базе известного у нас «Пасфайндера», только с «корытом» вместо задней части кабины. «Навару» будут поставлять пока лишь с дизелем объемом 2,5 л мощностью 174 л. с. Ее продажи (по цене 37–45 тыс. долл.), а также давно популярного у «серых» дилеров «паркетника» «Ниссан-Мурано» начались в конце ноября.





УАЗ. Россияне хоть и занимали большую часть выставочных площадей, новинками, как водится, не баловали. АВТОВАЗ показал те же автомобили, что и на Московском мотор-шоу, ГАЗ выставил только коммерческие машины, а «ИжАвто» Петербургский салон и вовсе проигнорировал. Единственная интересная новинка красовалась на стенде УАЗа, причем даже в двух вариантах. Как и обещали, ульяновцы привезли пикап на базе «Патриота», который пока условно именуется УАЗ-23632 (со сдвоенной кабиной) и УАЗ-27602 (с двухместной кабиной). Правда, решение о серийном выпуске пикапа еще не принято; если это случится, то о продажах можно будет говорить лишь в 2007-м.



ЖИЗНЬ В ДВИЖЕНИИ

...Министр транспорта России Игорь Левитин вышел из черной служебной БМВ и быстрым шагом направился к нам. Пожал руки и сразу же кивнул в сторону гигантской пробки по обе стороны Ярославского шоссе. «Видите, что творится? И так каждый день...»

В ответ на просьбу главного редактора журнала Петра Меньших дать интервью министр пригласил нас провести вместе с ним рабочий день. На одну из суббот у Игоря Евгеньевича была намечена поездка по Ярославскому шоссе. Хотел на месте ознакомиться с тем, как идут дорожные работы на трассе М8, нуждающейся в срочной реконструкции. Мы поехали с ним.

ПЕРВАЯ ОСТАНОВКА. 10.00

Кое-как наш автобус добирается до стройплощадки, где работа кипит и в субботу – заканчивают многоярусную развязку в подмосковных Мытищах. Совещание с участием дорожников проходит оперативно, и мы отправляемся дальше по Ярославке.

– Я вижу, из нашего разговора вы поняли, в чем сегодня основная проблема, – начинает министр. – Да, да – в запутанности, неурегулированности земельных отношений! Вот вам пример – нам нужно срочно расширить мост в Мытищах, чтобы движение наконец-то «пошло», а город, областные власти и федеральный центр никак не могут решить, чья это земля! Вот уже пятнадцать лет новой России, а мы до сих пор не знаем, кто же у земли хозяин! И как, спрашивается, дороги строить? Вот мы и пытаемся сегодня навести порядок в этих отношениях.

– Сколько же времени придется ждать?

– К сожалению, правительство до сих пор не решило ряд вопросов земельных отношений. Представляете – нет даже единого порядка резервирования земель для развития транспортной инфраструктуры. А ведь говорим об этом не один год!

– Но есть ли у правительства воля решать накопившиеся дорожные проблемы?

– Есть. И конкретно у меня тоже. Сейчас вот исправляем чужие ошибки –

достраиваем современные развязки в Королеве и Мытищах. Чтобы сделать это в кратчайшие сроки – снимаем людей, технику и средства с других объектов. Иначе нельзя. Сегодня тут многочасовая пробка, а завтра вообще будет «непроездная зона». Для нас эта дорога сейчас – приоритетное направление.

– Но почему же? Крупных городов все-таки здесь нет, все больше дачники. Мне кажется, есть более важные направления – скажем, на Петербург, Нижний Новгород, Ростов…

– Мы теми дорогами занимаемся, но по поводу «неважности» Ярославки скажу только одно: не согласен! Здесь самый большой подмосковный город Мытищи, здесь Пушкино, Королев… Все больше людей переселяются из столицы в пригороды – это мировая тенденция. А еще Ярославка ведет на Ярославль, Архангельск, Вологду, Иваново, Кострому, проходит через Сергиев Посад, Переславль-Залесский, Ростов Великий… Вот оно – «Золотое кольцо» России! Сделай нормальную дорогу – по ней поедут миллионы туристов!

Мы уже изменили (впервые!) структуру федеральных средств, направляемых на ремонт и строительство дорог. Раньше на ремонт и реконструкцию тратили 25%, а с 2006 года – уже 50%. Надо немедленно «расшивать» все узкие участки на уже существующих трассах!

– Но и это требует очень больших затрат; дорожники, я знаю, всегда жаловались на нехватку средств. Может быть, огромный Стабилизационный фонд, который образовался от продажи нефти, пустить все-таки и на дороги? Я вас как члена правительства об этом хочу спросить.

– Правительство часть средств из Стабилизационного фонда переводит в инвестиционный. В следующем году – это 60 млрд. рублей. Но если бы мне сейчас сказали: «Сколько тебе надо из этого фонда – столько и бери, строй дороги» – я бы не взял. Даже имея эти миллиарды, упрешься в нерешенные проблемы – в те же запутанные земельные отношения, а значит, просто не сможешь эффективно и в сроки освоить эти деньги. У нас от решения правительства до «первого колышка» проходит как минимум два года. Причем полгода – только на то, чтобы разобраться, чья земля. Считаю отсутствие механизмов реализации постановлений и решений – одной из основных проблем федеральной власти. К сожалению, и не все решаемые в дорожной сфере вопросы находятся в ведении Минтранса. Мы предложили правительству передать полномочия государства по урегулированию земельных и имущественных отношений, касающихся дорог, нашим федеральным агентствам. Пока не получается. Как только решим вопрос – двинемся и дальше, и быстрее.

– Ваш прежний опыт работы в бизнесе пригодился на новом месте?

– В бизнесе я был «заточен» на результат. Есть цель – надо найти пути, как ее достичь. Теперь, работая в министерстве, пытаюсь упростить те правила, убрать те барьеры, которые преодолевал



Совещание о ходе неотложных работ на трассе М8 начинается прямо на строительстве развязки в г. Мытищи…



…и продолжается уже в автобусе, по дороге к следующему объекту.

Игорь Евгеньевич Левитин

Родился 21 февраля 1952 года в поселке Цебриково Одесской области. В 1973 году окончил военное училище железнодорожных войск и военных сообщений в Ленинграде (специальность – инженер путей сообщения), а в 1983-м – Военную академию тыла и транспорта. Полковник запаса. С 1996 по 2004 год работал в ЗАО «Северстальтранс» (с 1998-го – заместитель генерального директора). Курировал транспортное машиностроение, железнодорожные и морские перевозки. Девятого марта 2004 года назначен министром транспорта Российской Федерации. Женат, имеет дочь.



На Ярославском шоссе невиданными темпами идет реконструкция.

недавно и которые мешали нормально работать. Пока не все получается – государственная машина разворачивается очень медленно, а время уходит. И те пробки, которые мы видим, в которых стоим – это уже фатальность.

В ДВИЖЕНИИ. 11.00-12.00

За Пушкином трасса становится свободнее, да и качество ее сносное. Наш автобус на хорошей скорости движется в сторону границы Московской и Владимирской областей, где строится новый участок трассы.

– А с каким министерством вам, Игорь Евгеньевич, проще всего работать в правительстве?

– Проще всего с Министерством обороны, потому что все свои молодые годы прослужил в вооруженных силах (*смеется*). Так что душа моя там... А если серьезно, то чаще всего приходится общаться с Министерством экономического развития и торговли. И если мы хотим чего-то добиться, то только объединяя свои усилия с МЭРТ.

– А с МВД? На ваших дорогах работает самое известное подразделение этого министерства – ГАИ, и к нему, кстати, у наших сограждан больше всего претензий...

– С 2006 года начнет действовать федеральная целевая программа по безопасности дорожного движения. Она находится в ведении МВД, а Минтранс – один из ее участников. Вместе будем решать, как снизить аварийность в тех местах, где сегодня ДТП особенно часты. В самой ГИБДД будет меняться структура, и, надеюсь, она выйдет на уровень современных требований. В первую очередь нужно лучше оснащать эту службу технически. Отслеживать и фиксировать нарушения ПДД должна современная аппаратура, а вот многочисленные посты ГАИ с дорог надо убрать. Сейчас при разработке проектов платных дорог мы предусматриваем все необходимое техническое оборудование, радары и видеокамеры, и никаких постов. Должны быть дежурные экипажи ДПС – и все. Одна из наших главных претензий к ГИБДД – это избыток ее представителей на дорогах.

Считаю, государство очень мало внимания уделяет безопасности дорожного движения. То, что у нас в год на дорогах гибнет 35 тысяч человек и еще 250 тысяч получают травмы – само по себе ужасно, а если учесть еще нашу демографическую ситуацию? Федеральная целевая программа «Безопасность дорожного движения» – это очень хорошо, но очень мало. Я, вообще-то, сторонник того, чтобы передать ее не МВД, а Минтрансу – у нас больше ресурсов. Строительство и содержание дорог без учета безопасности движения – это ненормально. Уверен, что именно Минтранс может и должен комплексно заняться решением этих проблем. Пока наше предложение не принято. Посмотрим, как МВД справится с реализацией этой целевой федеральной программы; мы в любом случае будем активно помогать.

– Мне кажется – и журнал об этом давно пишет – что МВД и ГИБДД взяли на себя часть несвойственных функций. Зачем милиционерам заниматься регистрацией транспорта или техосмотром?

– Мы уже предложили передать Минтрансу технический контроль за состоянием автотранспорта. У нас развитая сеть транспортных инспекций, где работают специалисты. И регистрацию автомобильного транспорта – тоже. Но »



Игорь Левитин – Петру Меньших: «Представляете, через год из Москвы до Ярославля можно будет проехать за два часа?»



...а пока в пробках простаивают здесь тысячи и тысячи машин.

МВД, естественно, эти функции отдавать никому не хочет. Все зависит от воли правительства. Надеюсь, мы этот вопрос решим...

ВТОРАЯ ОСТАНОВКА. 12.10

Мы обогнули старинный Сергиев Посад и по трассе М8 подъезжаем к конечной цели нашего маршрута – границе Московской области. Здесь шоссе уже двухполосное и километров двадцать тянется по Владимирской области, то поднимаясь на очередную крутую горку, то спускаясь в низину. Место это известно тем, что то и дело тут возникают огромные пробки. А еще – местными гаишниками, которые прячутся по кустам и азартно ловят тех, кто обгоняет по «встречке» медленно ползущую на подъем колонну грузовиков. Сейчас в обход старой дороги быстрыми темпами строится новый, скоростной участок. Первый отрезок уже готов – отличного качества четырехполосное шоссе с разделительным заграждением посредине.

Мы выходим из автобуса. Левитин осматривает все вокруг:

– Красота-то какая! И сама дорога, и лес рядом... Если такая будет везде, в хорошую погоду сюда за час можно будет из Москвы добраться. Представляете, вся дорога на Ярославль может быть 1-й категории! А когда в следующем году сдадим мост через Волгу, в обход города, – откроется сквозная скоростная трасса до самой Вологды...

– Что у вас на этом участке? – это уже министр обращается к командиру дивизиона ГИБДД, который обслуживает Ярославское шоссе.

– Главная проблема здесь, особенно зимой – многокилометровые заторы. Занесет на склоне фуру – и все, движение стало. Однажды несколько часов в пробке просидел сам святейший Патриарх. Очень нужна объездная дорога!

– А можно найти инвестора для долевого участия в строительстве этого участка? – министр обращается к руководителям дорожной отрасли. – Думаю, его можно сделать платным...

– Мы разрабатываем варианты, обсуждаем возможные доли государства и инвесторов в предполагаемом проекте, – объясняют дорожники. – Чтобы привлечь компании, хотим предложить им в одном пакете несколько перспективных участков автодороги «Холмогоры».

Левитину такой вариант нравится.

– Эту дорогу можно сделать первоклассной, – считает он, – не когда-то в далеком будущем, а уже за полтора-два года... Представляете, из Москвы до Ярославля за два с небольшим часа! Я уверен: сразу, как только заработает новая дорога, появится вокруг инфраструктура...

– Игорь Евгеньевич, а самому хоть иногда удается сесть за руль?

– Только в воскресенье. Вожу машину с удовольствием! Вот в Сочи проехал в 21-й «Волге» нашего президента – очень понравилось (*смеется*). Хорошая машина, в прекрасном состоянии.

– А свой автомобиль у вас есть?

– Да, «Мерседес» С-класса. Для моей небольшой семьи это очень хорошая машина. А первыми моими автомобилями были два подряд ВАЗ-2104, о которых вспоминаю с нежностью. Сколько вместе проехали, сколько грузов перевезли, особенно когда дачу строил в Подмосковье, – не сосчитать. «Четверка» – это моя первая любовь...

...Еще одно рабочее совещание на дороге, тоже короткое, и министр собирается обратно, в столицу. Сегодня у него еще плановая встреча с министром экономразвития Германом Грефом, а в самом начале будущей недели – рабочая поездка по нескольким регионам России. В четверг, как всегда, – заседание правительства, а в пятницу – лететь в Армению и Грузию. И так – каждый день. Жизнь – в движении. □

MERCEDES-BENZ S500L

5,5 л, 388 л.с., 7-ступенчатая автоматическая коробка передач, €138 827 ($166 600).

AUDI A8L 4,2 QUATTRO

4,2 л, 335 л.с., 6-ступенчатая автоматическая коробка передач ($147 011).

BMW 750 Li

4,8 л, 367 л.с., 6-ступенчатая автоматическая коробка передач, €121 700 ($146 000).

ЕСЛИ Б Я БЫЛ СУЛТАН...

Михаил Гзовский.
Фото: Георгий Садков

Помните товарища Саахова из легендарной комедии «Кавказская пленница» – «Ты видишь жизнь только из окна моего персонального автомобиля, клянусь чессное слово»! Именно это нам и нужно – провести пару дней в шкуре... пардон, костюме Большого Человека и понять, как воспринимается мир из шикарного лимузина. Конечно же, при этом оценить управляемость и ездовые качества автомобилей. Компанию подобрали весьма достойную – уже вовсю раскатывающие по нашим улицам «Ауди-А8 4,2 quattro» и БМВ-750 с удлиненными колесными базами. Но поводом для теста послужили все же не они, а появление в России новейшего «Мерседеса» S-класса.



БМВ – самый «зрелый» автомобиль из нашей тройки. Чтобы освежить спрос, фирма обновила внешность в начале уходящего года.

BMW 7-й серии

- Модель представлена в 2001 году, производится в версиях со стандартной и длинной колесной базой, в 2005-м претерпела рестайлинг.
- Двигатели: бензиновые 3,0–6,0 л (258–445 л.с.), дизельные 3,0 и 4,4 л (231 и 300 л.с.).
- Коробка передач: 6-ступенчатый «автомат».
- Цена: €75 900–157 600 ($91 000–189 000).

ШОФЕРСКИЕ БУДНИ

«Простите, вы не позволите проехать?» – солидный господин вынужден был выйти из джипа, чтобы попросить пропустить его на мойку. Каюсь! Я так увлекся изучением инструкции к машине, что случайно создал пробку. Однако гудков сзади не последовало – таким машинам, как БМВ 7-й серии, у нас сигналить не очень принято…

Едва прикрыв за собой водительскую дверь, попадаешь в мир роскоши. Уличная суета и шум остаются где-то далеко, и кажется, будто житейские проблемы больше никогда тебя не коснутся. Как и положено автомобилю такого класса, все вокруг снабжено электроприводами, в том числе и сиденья. Регулировок так много, что усесться за рулем… получается не сразу. Больше всего порадовала настройка боковой поддержки, благодаря которой комфортное просторное кресло превращается в почти гоночное «седло».

К эргономике баварской машины пришлось привыкать довольно долго. Первые проблемы возникают с подрулевыми переключателями, коих насчитывается четыре. Причем один из них – селектор автоматической трансмиссии. Вместо него иногда хватаешься за рычажок стеклоомывателя, а вместо поворотника дергаешь включатель круиз-контроля.

Система i-Drive, в свое время наделавшая много шума,



Салон баварской машины с первого взгляда покоряет элегантным сочетанием светло-бежевой кожи с тонкой перфорацией и полированного дерева.

Клавиши переключения передач находятся на лицевой и изнаночной сторонах руля. На него же вынесена кнопка переключения режимов трансмиссии.



«Бизнес-класс» от БМВ: контроллер i-Drive во втором ряду сидений работает лишь на развлечения. Такие серьезные параметры, как настройки шасси, сзади недоступны.

Дефлекторы и регуляторы температуры есть даже на потолке.



РЕЗЮМЕ

BMW 750 Li – престижный удлиненный седан остается автомобилем для водителя: с быстрыми реакциями и отзывчивым двигателем. Главное – не растрясти почивающего на заднем сиденье шефа.

Общая оценка

8,4

\+ Хорошая обратная связь на руле, великолепные тормоза, отличная климатическая установка.

– Слишком сложное управление многочисленными функциями машины через i-Drive, неидеальная плавность хода.

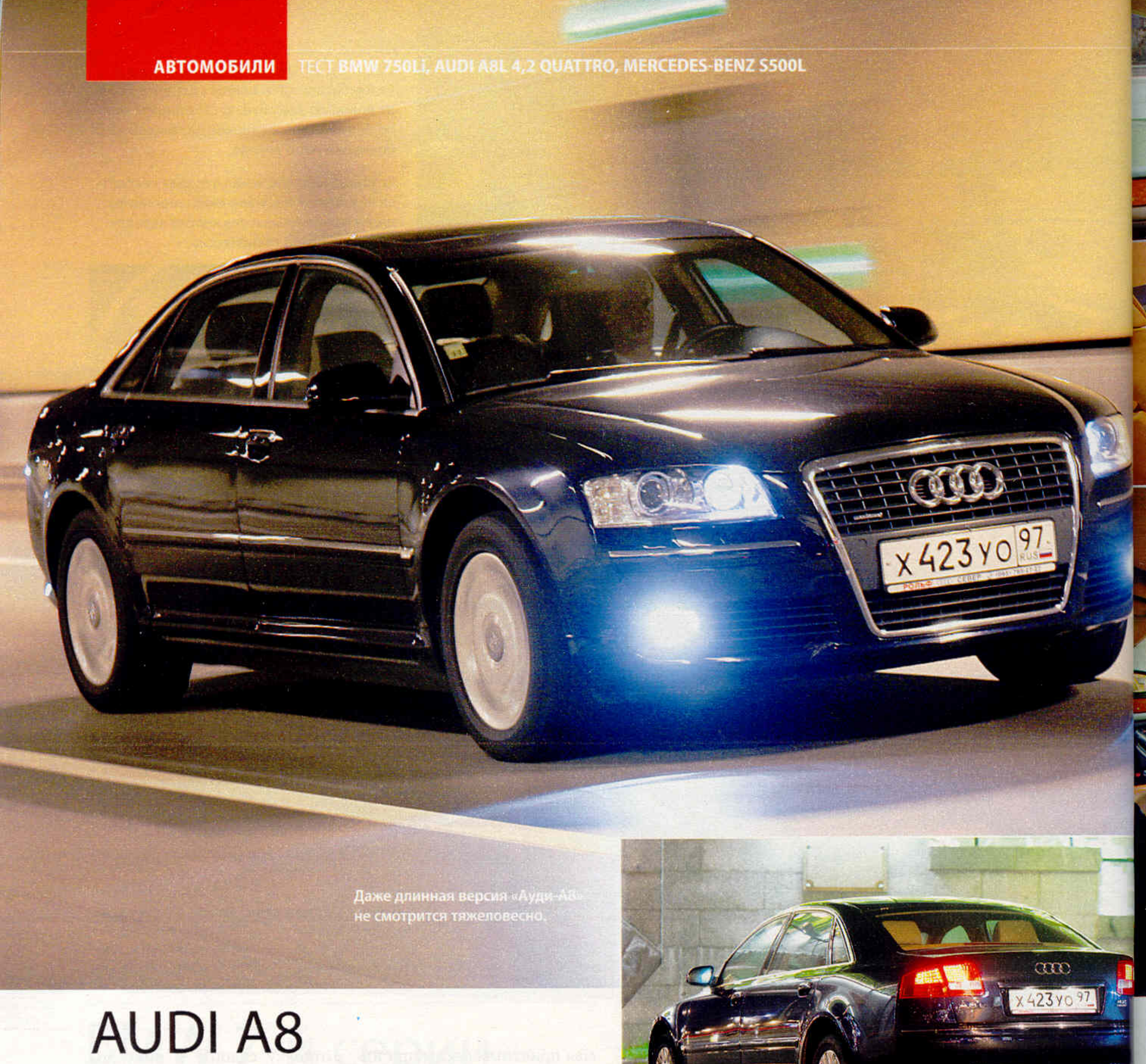
во втором поколении стала понятнее для пользователя. Тем не менее хождение по меню заставляет надолго отрывать взгляд от дороги. Немного раздражает и медлительность бортового компьютера.

«Да что ты все о компьютерах, лучше расскажи как едет!» – прерывает мое описание коллега. БМВ, пусть даже представительского класса, остается БМВ. Если отвлечься от габаритов «семерки» и заложить крутой вираж, машина проявит все ту же цепкость, которая свойственна младшим моделям. Спасибо высокой жесткости кузова на кручение, системе «Дайнамик Драйв», управляющей стабилизаторами, и, конечно, многорычажным подвескам со «спортивным» режимом, при котором увеличивается жесткость амортизаторов. В пробках порадовала функция автоматического ручника, позволяющая снять ногу с педали тормоза после остановки. Единственное, что не понравилось, это излишняя чуткость рулевого управления на высокой скорости.

Двигатель – песня! Еще каких-нибудь 15–20 лет назад таким напором гордились лишь спорткары вроде «Порше» или «Феррари». Уверенная тяга во всем диапазоне оборотов, сопровождаемая приятным басом при интенсивном разгоне. Работа трансмиссии безупречна. О переходе на повышенную передачу узнаешь только по скачку стрелки тахометра. Как и большинство «автоматов» с возможностью ручного переключения, коробка БМВ позволяет поиграть клавишами на руле, но без спросу включит повышенную или пониженную, если водитель зазевается.

А чем отвечает «Ауди»? Абсолютно другой философией – это более сдержанный автомобиль, в первую очередь отвечающий интересам пассажира, нежели амбициям водителя. Взять хотя бы отделку салона. В пику довольно экспансивному по дизайну, но выдержанному в строгой, хоть и светлой гамме интерьеру БМВ, «Ауди» предлагает спокойные формы и разнообразие красок. А чего стоят отделанные коричневой замшей потолок, стойки и задняя полка! Одно слово – шик.

Органы управления консервативны: селектор «автомата» расположен на привычном месте; даже многофункциональная система MMI гораздо легче в управлении, чем i-Drive. Пусть здесь больше кнопок, зато выбрать нужную функцию проще и быстрее.



Даже длинная версия «Ауди-А8» не смотрится тяжеловесно.

AUDI A8

- Автомобиль дебютировал в 2002 году в обычном и удлиненном вариантах, год спустя получил новые двигатели. В 2005-м обновлена внешность.
- Двигатели: бензиновые 3,0–6,0 л (220–450 л.с.), дизельные 3,0 и 4,0 л (233 и 275 л.с.).
- Коробка передач: 6-ступенчатый «автомат», вариатор «Мультитроник».
- Цена: от $88 007.

Как и БМВ, «Ауди» тоже позволяет изменять настройки подвесок. С той лишь разницей, что в седане из Ингольштадта установлена пневматическая подвеска с четырьмя режимами. Dynamic и Comfort говорят сами за себя. На ухабах машину можно приподнять, выбрав положение селектора Lift (клиренс увеличится до 145 мм против «динамичных» 95 мм). Но большую часть времени используешь режим Automatic, который сам подбирает оптимальные настройки для конкретных условий.

По сравнению с БМВ «Ауди» спокойней реагирует на руль и мягче проходит стыки асфальта, как будто осаживая водителя: ты не в спорткаре, а за рулем солидного седана! Но это лишь иллюзия, на самом деле полноприводный А8 потрясающе устойчив и надежен даже в нештатных для машины такого класса режимах.

По разгонной динамике «Ауди» чуть уступает «семерке»; переключения передач происходят так же плавно, чему не приходится удивляться: ведь оба автомобиля оснащены коробками передач ZF.

«Мерседес»… как много в этом слове. Даже несмотря на непривычный дизайн нового S-класса, к машине подходишь с благоговением, одновременно боясь разочароваться.

Как совместить традиции, которыми славится «Мерседес», и современные технологии? Присмотритесь к комбинации приборов: по краям механические тахо-



Классическая по компоновке панель приборов «Ауди»: сдержанные линии сочетаются с кожей цветов крем-брюле и морской пучины, а также красным деревом с ярко выраженной структурой.

Металлический кант на баранке повторяет контур решетки радиатора.



Более скромная на фоне конкурентов комплектация «Ауди» не умаляет достоинств машины: сзади тихо и очень просторно.

Раздельный климат-контроль сзади – атрибут высшего класса.





РЕЗЮМЕ

Audi A8L – задемпфированные реакции на рулевое управление, мягкий кикдаун, комфортная подвеска страхуют от чрезмерно резких ускорений и маневров, что безусловно понравится задним пассажирам.

Общая оценка

8,4

(+) Прекрасная плавность хода, простор на заднем сиденье, возможность изменить дорожный просвет, логичные органы управления, полный привод.

(–) Ограниченный обзор из-за широких передних стоек.

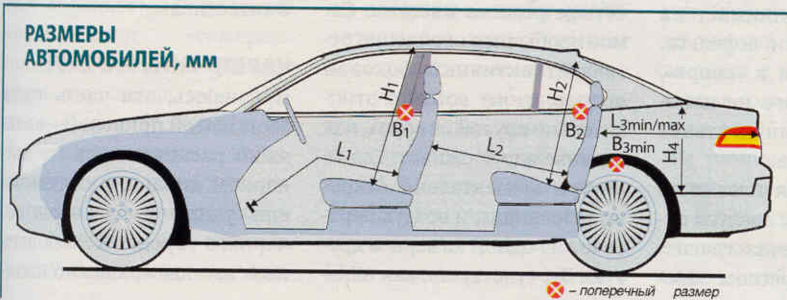
метр и топливомер с указателем температуры, а спидометр между ними – электронный, хоть и замечаешь это не сразу. Эклектика? Не спорю, но результат впечатляет!

Управляющий центр «Команд» с похожим на баварский i-Drive контроллером-таблеткой существенно понятнее для пользователя – даром, что появился на несколько лет позже. Нажатием кнопки водитель или пассажир могут развернуть монитор к себе.

Сретенка – Маросейка – Полянка... кто сказал, что на большой машине в городе неудобно? Любой намек на перестроение вызывает однозначную реакцию потока: машины безмолвно расступаются. Курфюрстендамм – Александерплац... хромированная звезда на уходящем вдаль покатом капоте, довольно тяжелые тормоза, солидный звук V-образной «восьмерки» делают свое дело: в голове уже крутится знакомая мелодия из «Семнадцати мгновений весны», а я чувствую себя Штирлицем, даром что одет в штатское.

Продавив педаль акселератора до упора, получаешь отдачу охотничьего дробо-

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	BMW 750Li	AUDI A8L	MERCEDES-BENZ S500L
L_1	970–1170	970–1200	970–1190
L_2	740–1010	780–1050	645–890
H_1	1000	950	985
H_2	960	955	940
B_1	1515	1500	1475
B_2	1450	1350	1440
L_3	810	1220	1005
B_{3min}	910	1000	910
H_4	500	480	475



Даже издали или в сумерках достаточно одного взгляда, чтобы понять: перед тобой именно «Мерседес» и именно новый S-класс.

MERCEDES S-Klasse

- Первое появление на публике состоялось на автосалоне во Франкфурте минувшей осенью. В начале 2006 года ожидается дизельный S320 CDi и флагман S600.
- Двигатели: 3,5–5,5 л (272–517 л.с.), дизельный 3,0 л (231 л.с.).
- Коробка передач: 7-ступенчатый «автомат».
- Цена: от €82 000 ($98 400).

вика: пока приходишь в себя, на спидометре уже 100 км/ч. «Мерседес» мощнее обоих соперников, что и подтверждают замеры динамики.

Здесь тоже возможно варьировать дорожный просвет, а настройки подвески сами изменяются в зависимости от режима коробки. В «комфорте» автомобиль незаметно перебирает семь передач «7ДжиТроник», по-кошачьи мягко принимает на кузов неровности асфальта. Если же перейти в «спорт», то… почти ничего не изменится! Машина лишь станет несколько жестче.

Замечательная плавность хода – во многом заслуга сидений. Пресс-релиз гласит: водительским креслом заведуют 12 электромоторов, здесь шесть вентиляторов, четыре режима массажа. Самое необычное ощущение оставляет активный боковой подпор: стоит войти в относительно крутой поворот, как сиденье вдруг оживет. Где-то внутри моментально откроются клапаны, и воздух перетечет из одной камеры в другую. Вы чувствуете, как плавно, но быстро у сиденья возникает боковая поддержка. Фантастика!

КАРЕТУ МНЕ, КАРЕТУ!

Признаюсь, эта часть теста была самой приятной – вальяжно раскинувшись на шикарном диване, разглядываешь улицы и бульвары вечернего города. К любопытным взглядам, тщетно пыта-



Традиции и новации: осторожное сочетание... Пожалуй, самое смелое дизайнерское решение в салоне «Мерседеса» – растянутый вправо козырек. Впрочем, похожее мы уже видели в БМВ.

Электронная подноготная спидометра заметна лишь при включенной подсветке приборов. В отличие от конкурентов, все электронные меню русифицированы.



Великолепные передние сиденья «Мерседеса» если и уступают по удобству, то лишь его же заднему дивану.

Система ночного видения показалась бесполезной в городе и чрезвычайно удобной на трассе.



РЕЗЮМЕ

Mercedes-Benz S500L доставляет удовольствие как от вождения, так и от езды на заднем сиденье. Несмотря на обилие электроники, новый S-класс дружелюбен в эксплуатации и абсолютно понятен в движении.

Общая оценка

9,0

(+) Отменные плавность хода и звукоизоляция, великолепные передние сиденья, высокий комфорт для задних пассажиров, отточенная управляемость.

(–) Слишком «тяжелые» и малоинформативные тормоза.

ющимся пробить соты затемненных шторок, вскоре привыкаешь. А вот привыкнуть красиво садиться и выходить из БМВ я так и не смог!

Особенность – в высоко расположенном сиденье: и проема по высоте чуть не хватает, и нога повисает в нескольких сантиметрах над асфальтом. В качестве компенсации «семерка» предлагает бледно-красную подсветку, льющуюся откуда-то из обивок дверей и добавляющую шарма. И отменную климатическую установку, дефлекторы которой выведены на консоль между передними сиденьями, центральные стойки и потолок.

Электроприводы позволяют и разлечься, и принять вполне рабочее положение. А вот в доставшейся нам «Ауди» задний диван всегда неподвижен. Единственная привилегия VIP – пара кнопок на двери, которыми можно сдвинуть сидящего впереди пассажира, чтобы увеличить и без того огромное пространство в ногах: а вдруг там уляжется любимая собака? Зато «Ауди» тише и, главное, плавнее, особенно в режиме Comfort. Здесь можно без проблем читать газету, не сбиваясь со строк, тогда как БМВ отвлекает гулом шин и потряхиваниями (отчасти это вина опции – 19-дюймовых колес).

Интересно, как выглядит рай? Если речь идет об автомобильном, то, наверное, как «Мерседес-S500». Царство сдержанных цветов и великолепной кожи в сочетании с наибольшим объемом покоряют с первых же минут. Звукоизоляция настолько хороша, что переговариваешься с водителем не повышая голоса даже на скоростях за 150 км/ч, которые мы развивали на закрытых дорогах полигона.

Плавность хода «Мерседеса» тоже выше всяческих похвал – о ней заботится пневмоподвеска «Эйрматик», которой требуются ничтожные 50 миллисекунд для перенастройки параметров каждого амортизатора. Интересная техническая деталь, но... зачем об этом знать владельцу машины?

Действительно, покупатель такого автомобиля вряд ли сможет оценить большую часть электронных наворотов: они адресованы водителю. Ездить за рулем длиннобазного лимузина хозяин будет разве что в виде исключения. А шоферу, особенно за рулем БМВ, желательно иметь кандидатскую степень, чтобы разобраться во всех тонкостях электроники.

Впрочем, такие автомобили чаще покупают по статусному принципу. Положено! Самый современный, самый прогрессивный, самый уважаемый. Безусловно, этих эпитетов одинаково достойны все три участника теста. □



Михаил Гзовский: «Самую высокую оценку получил «Мерседес», но БМВ и «Ауди» трудно назвать проигравшими. Разница в ездовых качествах и комфорте невелика и вряд ли будет решающим фактором при выборе машины. В этом классе в первую очередь играют роль соображения престижа и личные пристрастия потенциального владельца».

Автомобили предоставлены российскими представительствами БМВ, «Ауди» и «Даймлер-Крайслер».

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	BMW 750Li	AUDI A8L	MERCEDES-BENZ S500L
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	2209	2017	2066
Нагрузка на ось, кг:			
переднюю	1059	1146	1077
заднюю	1150	861	989
Дорожный просвет, мм	148	96/124/145	133
Динамические качества			
Разгон, с:			
0–40 км/ч	2,1	2,3	2,2
0–60 км/ч	3,5	3,7	3,3
0–80 км/ч	5,4	5,7	4,9
0–100 км/ч	7,2	7,8	**6,5**
0–120 км/ч	9,8	10,8	8,9
0–140 км/ч	12,7	14,0	11,4
0–160 км/ч	16,0	17,7	14,4
0–180 км/ч	20,6	23,1	18,4
0–200 км/ч	25,9	29,4	22,9
Максим. скорость, км/ч	252	**254**	252
Погрешность спидометра, %	2,8	4,9	2,0
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч (IV передача)	4,3	4,6	3,3
80–120 км/ч (V передача)	5,8	5,7	4,4
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1787	1910	1758
50–0 км/ч	625	760	715
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	**38,4**	42,2	39,4
замедление, м/с²	10,1	9,2	9,8

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

(максимальная оценка – 10 баллов)

Модель	BMW 750Li	AUDI A8L	MERCEDES-BENZ S500L
Рабочее место водителя			
Сиденье	9	8	10
Органы управления	7	9	9
Обзор	8	7	8
Салон			
Передняя часть	9	8	9
Задняя часть	9	8	9
Багажник	7	9	9
Ходовые качества			
Динамика	9	9	10
Тормоза	10	9	8
Поведение на дороге	9	9	10
Комфорт			
Шум	9	9	10
Плавность хода	8	9	10
Климат	10	9	9
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	7	8	8
Сервис	7	7	7
Эксплуатация	8	8	9
Общая оценка	**8,4**	**8,4**	**9,0**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW 750Li	AUDI A8L	MERCEDES-BENZ S500L
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	5179	5181	5206
ширина	1902	1894	1871
высота	1484	1455	1473
база	3128	3074	3165
колея спереди/сзади	1578/1596	1629/1615	1600/1606
Снаряженная масса, кг	2025	1850	1940
Полная масса, кг	2530	2450	2565
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,0	6,4	5,4
Максим. скорость, км/ч		250	
Топливо/запас топлива, л	АИ-95–98/88	АИ-95–98/90	
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	8,3	8,7	8,8
городской цикл	16,9	17,5	17,7
смешанный цикл	11,4	11,9	12,0
Кузов			
Количество дверей/мест		4/5	
Объем багажника (VDA), л	500		560
Двигатель			
Расположение		спереди продольно	
Конфигурация		V8	
Число клапанов	32	40	32
Рабочий объем, см³	4799	4172	5461
Степень сжатия	10,5	11,0	10,7
Мощность, кВт/л. с.	270/367	246/335	285/388
при об/мин	6300	6500	6500
Крутящий момент, Н·м	490	430	530
при об/мин	3400	3500	2800–4800
Трансмиссия			
Тип	заднеприводная	полноприводная с межосевым дифференциалом «Торсен»	заднеприводная
Коробка передач	A6		A7
Передаточные числа:			
I	4,2		4,4
II	2,3		2,8
III	1,5		1,9
IV	1,1		1,4
V	0,8		1,0
VI	0,7		0,8
VII	–		0,7
з.х.	3,4		3,4
Главная передача	3,4		2,6
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	независимая многорычажная	независимая пневматическая многорычажная	
сзади		независимая пневматическая многорычажная	
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние		дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/55R17	235/55R17	255/45R18, 275/45R18
Безопасность			
Активная	DSC, Adaptive Drive	ESP, Brems Assistent Plus	ESP, Adaptive Brake
Пассивная		8 подушек, активные подголовники	

ПЕРЕСМЕШНИКИ

Сергей Воскресенский. Фото: Александр Кульнев

Я путаюсь в них до сих пор, хотя несколько дней внимательно присматривался к тройняшкам. Двое, словно гости из прошлого, олицетворение «правильных» японских «джипов», появившихся в России на волне перестройки. А рядом вполне современный вседорожник.

Признаюсь, все это непривычно и плохо увязано с канонами современного автомобильного мира. Ты словно в салоне восковых фигур, когда на границе света и тени невольно вздрагиваешь, увидев знакомый силуэт. Назовем наших подопечных, как это принято у дилеров: «Адмирал», «Сейф», «Ховер».

Формально первый из них собран в Бийске на ООО «Уралпожмаш». Остальные не скрывают своего китайского производителя, именуемого «Грейт Уолл». Прародитель моторов «Адмирала» и «Сейфа» один и тот же — средневальный двигатель «Тойота 4Y», 2,2 л. На корню купленный Китаем, он различается настройками, навесным оборудованием и, соответственно, характеристиками. Сердце «Ховера» — двигатель «Мицубиси 4G64» объемом 2,3 л. Этот когда-то ставился на «Галанты», а теперь и в Поднебесной построили завод. Мотор получил новые «мозги» и ныне широко используется в китайском автопроме. Еще есть корейско-тайваньско-китайский набор коробок передач и других комплектующих. Так что при желании могут поставить все что угодно.

ЗАХОДИ НА ЭСТАКАДУ!

В подходе к конструкции создатели оказались довольно единодушны. Для всей троицы выбрано простое и прочное рамное шасси, на которое водружены кузов и силовой агрегат. Передний мост у всех комбинированный, заканчивается короткими полуосями с шарнирами равных угловых скоростей. Передние подвески хоть и раз-





GREAT WALL SAFE SUV
$23 000.

ADMIRAL SUV
$21 500.

GREAT WALL HOVER
комплектация «Комфорт», $28 500.

личаются размерами и конфигурацией рычагов, но по сути почти одинаковы: торсионные, двухрычажные. Сзади неразрезной мост, подвешенный либо на рессорах («Адмирал»), либо на пружинах («Сейф», «Ховер»). Последние оснащены набором реактивных штанг и тягой Панара.

Все это хоть и выглядит внушительно, но кое-что оставляет желать лучшего. Бензобаки подвешены на раму словно по «остаточному» принципу: расположенные в зоне задних сидений, они заметно смещены от продольной оси машин. Естественно, это сказалось на развесовке, да и на уязвимости бака.

Подключаются передние мосты по разным схемам. У «Адмирала» и «Ховера» – проверенная механика, на «Сейфе» полный привод активизируется тумблером. Причем последний требует обязательной ручной блокировки колесных ступиц. Как бы там ни было, конечный результат одинаков: у всех троих передний мост подключается жестко, а полный привод не рассчитан на езду по асфальту.

КИТАЙСКИЙ МАГАЗИН

«АДМИРАЛ». С одной стороны он – олицетворение настоящего «проходимца». Простые формы, мощнейшие расширители арок колес, внешняя доб-



ADMIRAL SUV

- Производится в Китае с 2003 года. В июле 2005-го начата сборка машин на территории Бийского котельного завода. Построен на шасси пикапа «Тойота-Хайлюкс» десятилетней давности.
- Двигатель: лицензионный «Тойота» 2,2 л, 103 л. с.
- Коробка передач: механическая 5-ступенчатая, раздаточная коробка с пониженным рядом, передний мост подключаемый, без межосевого дифференциала.
- Комплектация: Luxury.
- Цена: $21 500.









GREAT WALL SAFE SUV

- В КНР выпускается с 2002 года, рестайлинг в 2004-м. По сути – клон «Тойоты-Фораннер» 1996 года.
- Двигатель: лицензионный «Тойота» 2,2 л, 101 л. с.
- Коробка передач: механическая 5-ступенчатая, раздаточная коробка с пониженным рядом, подключаемый передний мост без межосевого дифференциала.
- Комплектация: базовая с улучшениями по отдельному перечню.
- Цена: $22 000–26 000.

- В России продается в задне- и полноприводной версиях. Внешне он почти точная копия Isuzu Axiom последней генерации, внутренних отличий гораздо больше.
- Двигатели: лицензионный «Мицубиси» 2,4 л, 130 л. с.
- Коробка передач: механическая 5-ступенчатая, раздаточная коробка с пониженным рядом, подключаемый передний мост без межосевого дифференциала.
- Комплектация: «стандартная», «комфорт».
- Цена: $24 950–28 500.

GREAT WALL HOVER

ротность. Подвело величественное имя – перед нами скорее труженик-солдат. Неважнецкое качество штамповки панелей, такая же, с дефектами, окраска. Глянешь повнимательнее – неровные контуры уплотнителей дверей и дешевизна, даже убогость пластика.

Интерьер… Издалека – все пристойно и симпатично, хотя и крикливо. Палево-бежевые оттенки обивок, тканевые вставочки на дверях и «деревянная» вокруг приборной комбинации. Для «солдата» очень даже прилично – однако не обольщайтесь.

Приготовьтесь к тому, что обивки сидений окажутся виниловыми, а все остальное, даже «дерево», откровенно пластмассовым. Что в салоне не окажется ни одной надписи «Air bag», ремни безопасности будут с трудом вытягиваться из стонущих катушек, а подголовники, наоборот, болтаться в направляющих.

Если ваши пропорции крупнее, чем у стандартного китайца, то рискуете застрять между рулем и сиденьем. Взявшись за регулировочную рукоятку, обнаружите: сиденье отодвинуто до конца. Вот неудача! Кроме того, подушка сиденья короткая, почти детская, спинка выпуклая, лишенная даже намека на боковую поддержку. Само же кресло «лежит» на полу, поэтому бедра с него, извините, свисают. И это любимый в народе «большой» автомобиль?

Остальные минусы несущественны. Да, педали тяжеловесны, комбинация приборов изобилует мелкими цифрами, подрулевые переключатели перекрыты баранкой, а внутрисалонное зеркало болтается… На фоне всего этого «великолепия» лишь три стандартные крутилки вентиляции как-то успокаивают.

«СЕЙФ». Пожалуй, внешне он менее агрессивен, нежели предшественник. В нем нет той ласкающей душу монолитности, незыблемости. Однако качество кузовных панелей да и лакокрасочного покрытия заметно выше. Чувствуется – производитель лучше вооружен и технически, и технологически.

Конечно, внутри «Сейф» не идеал, однако его интерьер строже. Темная передняя панель, серебристая вставка на консоли, хорошо читаемые шкалы приборов. Салон смотрится богаче и добротнее, невзирая на уже знакомые виниловые обивки.

Разумеется, «с разбегу» и сюда не запрыгнешь, но хотя бы водительское кресло нормальных пропорций. Его спинка больше завалена назад, чем хотелось бы, но она все-таки обозначает боковую поддержку. А вот продольная регулировка и здесь на пределе.

Баранка крупновата, да и регулируется скорее по углу наклона, нежели по высоте. Управление отоплением и вентиляцией современнее – как у климати-



Двигатель – древняя «Тойота», перелицованная и перенастроенная в Китае.



Вариация на тему того же «тойотовского» мотора – под капотом «Сейфа».



Лицензионный мотор «Мицубиси» не скрывает своего японского происхождения.

ческой установки, с небольшим дисплеем. Все здесь собрано аккуратнее, хотя зеркало заднего вида также болтается в креплении. Традиция что ли такая?

«ХОВЕР». Безусловно, плагиат налицо, но на фоне сородичей этот радует глаз модными формами. Естественно, и внимания на улицах заметно больше. Правда, когда назовешь запредельную цену, интерес угасает. Зато серьезных претензий к качеству не возникает. На фоне соплеменников «Ховер» словно гость из будущего: ладный, аккуратный – ну, настоящий полковник. Хотя… «звезды» придется подкорректировать: например, подушек безопасности нет и в помине. Сиденья ладные, в отделке передней панели контрастное сочетание черного и бежевого, большой дисплей на центральной консоли.

Правда, осмотревшись, вы снова уловите признаки компромисса, а кое-где и просчеты в эргономике.

Так, рулевое колесо и здесь велико, конфигурация сиденья бесхитростна, а диапазоны его регулировок недостаточны. Более того, ребро люка вплотную над головой – помнится, собратья подобным не страдали. Климатическая установка неудобна: ее тумблеры по форме и размерам сливаются с управлением стереосистемой. Экран дисплея ярок в темноте, но склонен к засветке на солнце. Словом, отдав должное качеству деталей интерьера, остаемся в сомнениях относительно их функциональности.

ДОРОЖНЫЕ МАНЕВРЫ

«АДМИРАЛ». Кузов вздрогнул от оживающего двигателя. Что-то клацнуло в коробке, затем и в трансмиссии – выбрались зазоры! Поехали? Не спешите – сначала вы прямо-таки физически почувствуете, как раскручиваются колеса-маховики. Успеете проникнуться звуками «распевающейся» коробки, дребезгом ее рычага. Ощутить железобетонность подвесок, подбрасывающих на каждой мелочи. И только потом, если не спасуете, наконец почувствуете характер мотора. Увы, он невыразителен. Одно из заметных достоинств – тяговитость на низких оборотах. И если настроиться на спокойное перемещение в пространстве со скоростями 90–100 км/ч, автомобиль окажется удобным.

Хочется побыстрее? Вы оптимист! Тяжелая машина долго разгоняется, и, наконец, стрелка спидометра приближается к ста сорока. Но даже небольшой подъемчик тут же остужает прыть, за-



Интерьер «Адмирала» крикл... аляповат, да к тому же неорганизован.

Мелкие цифры, «игрушечные» шкалы – все это выглядит несерьезно.



Единственное достоинство заднего сиденья – есть место для ног. Но сидеть очень неуютно.





Внешность в стиле ретро, зато внутреннее содержание «Сейфа» на уровне.

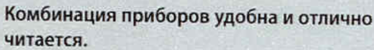
Простая и четкая комбинация приборов. У спидометра – «главный» циферблат.



Пассажиры жаловались: мало места для ног, коротки подушка и спинка.



Моден, современен, даже интересен – таков «Ховер» внутри.



Много места для ног, есть запас по высоте. Вот только подушка коротковата.

Комбинация приборов удобна и отлично читается.



ставляя перейти на четвертую, а затем и третью.

Шум – важная составляющая нашего знакомства. С самых низов в салоне солирует двигатель, ему вторят трансмиссия и аэродинамика. В общем, концерт еще тот.

С тормозами тоже не все ладно. Большое усилие на педали и тяжеловесные отклики машины под стать грузовику. Тем не менее, в пределе, надо отдать должное, тормозит «Адмирал» неплохо.

Добротность конструкции делает машину послушной на прямых и в поворотах. Если вы погорячились в быстром вираже, старый служака начинает просто вываливаться наружу, не преподнося сюрпризов. Единственное, что ему не по

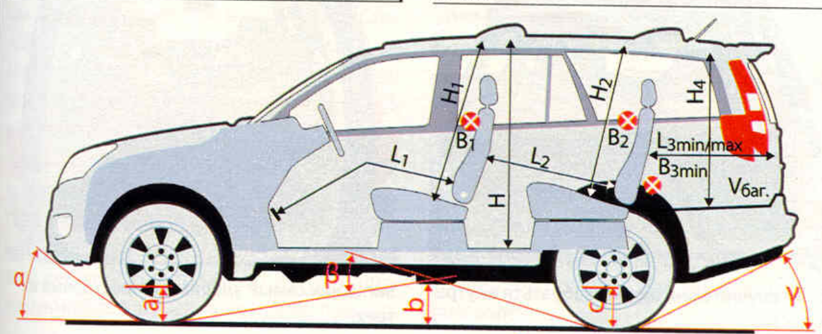
РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм

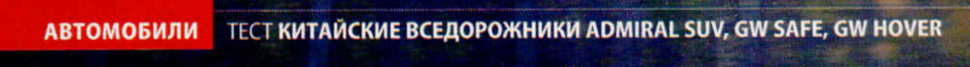
Модель	ADMIRAL	GW SAFE	GW HOVER
L_1	855–1015	890–1040	885–1050
L_2	650–835	625–795	710–915
H	1135	1120	1115
H_1	960	980	960
H_2	925	945	950
B_1	1373	1370	1450
B_2	1395	1380	1418
$L_{3min-max}$	1350–1735	1150–1740	1080–1675
B_{3min}	960	910	1035
H_4	790	780	810
$V_{баг.}$, л	348	412	424

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ*

Модель	ADMIRAL	GW SAFE	GW HOVER
Просвет, мм			
a	225	250	205
b**	400	295	205
c	205	205	220
Угол, град:			
α	33	35	27
β	33	24	25
γ	30	38	22

** В снаряженном состоянии. ** Нижняя точка в пределах базы.*







РЕЗЮМЕ

Admiral – мог бы стать аналогом российского «уазика». Однако в нынешнем виде похвастаться ему нечем.

Общая оценка **6,5**

\+ Внешние данные для любителей ретро, добротные подвески, хорошая обзорность.

– Теснота, плохое качество окраски, высокий уровень шума, посредственные тормоза, динамика и плавность хода.

РЕЗЮМЕ

GW Safe – этот вседорожник выглядит удобнее, чем ожидалось, как бы подчеркивая: проверенную конструкцию испортить трудно.

Общая оценка **6,8**

\+ Практичный интерьер, удобные передние сиденья, хороший багажник и обзорность.

– Плохие тормоза, низкий акустический комфорт, неудобное багажное отделение, посредственная управляемость.

нраву в подобных ситуациях – глубокие пологие волны. Жесткие подвески добавляют машине норовистости, прыгучести, отчего она очень вяло реагирует на руль. Вообще, подвески – одновременно и сильная, и слабая сторона «Адмирала». Попав на бездорожье, вы не устаете восхищаться их неуязвимостью. Но душу при этом вытряхивают капитально, даже в совершенно безобидных ситуациях.

«СЕЙФ». По первым ощущениям – интереснее. Мы словно пересели с грузовика на обычный автомобиль, ощутив не только надежность, но и легкость управления. За бортом остались «паразитные» звуки, тяжеловесность исполнения водительских команд. Тот же двигатель, сохранив тяговитость, стал резвее, активнее на средних оборотах. Чувствуется, что его возможности не ахти, но это компенсируется подвижностью автомобиля. Самая большая неожиданность – слишком раннее (5000 об/мин) срабатывание ограничителя. Свою работу он делает грубо, временами просто мешая разгону.

Как и в предыдущей машине, звук мотора «Сейфа» доминирует над остальными, с той лишь разницей, что их поубавилось.

Тормоза поначалу радуют легкостью педали. Но вот новый сюрприз: рывки и вибрации при интенсивном замедлении. Будто нагреваясь, колодки «намазываются» на тормозные диски, нарушая слаженную работу системы.

«Сейф» мягче, комфортнее – сказывается пружинная задняя подвеска. Но на серьезных неровностях поведение машины двусмысленно. Передняя часть по-прежнему энергоемка и прыгуча, но корма пытается вести себя комфортно. Оттого вертикальной раскачки хватает и здесь, с той лишь разницей, что перемещения кузова менее интенсивны.

Неожиданное разочарование подстерегало при оценке управляемости. Вялые реакции на подруливания, большие крены кузова, отсутствие должной обратной связи на руле – вот они, особенности «Сейфа». «Адмирал» на этом фоне почти идеален. Но это еще полбеды. В быстрых поворотах неожиданно коварной оказалась опять-таки задняя подвеска. Стоит покруче заложить вираж, и машина, приседая на нагруженное заднее колесо, начинает так «мести хвостом» – диву да-



Багажное отделение немаленькое. Впечатление портят высокий пол и отсутствие шторки.



Объем внушителен, однако забраться внутрь непросто.



Багажник самый удобный и просторный из трех.



РЕЗЮМЕ

Общая оценка

7,5

GW Hover – красивый, даже престижный с виду вседорожник. Но оболочка не вполне соответствует внутреннему содержанию, за которым скрыт удобный, но обычный автомобиль.

➕ Современные интерьер и экстерьер, вместительный багажник, комфортные подвески, сбалансированные ездовые возможности.

➖ Отсутствие систем активной и пассивной безопасности, посредственные тормоза, низкий акустический комфорт, просчеты в эргономике, высокая цена.

ешься. Конечно, совладать с заносом можно, но с учетом кренов и неточного управления сделать это непросто.

«ХОВЕР». Словно выслушав замечания, «Ховер» сразу расставляет точки над i. Вы критиковали моторы? Пожалуйста, попробуйте мой: он заметно резвее и правильнее в настройках. Действительно, этот «едет» уже с 1000 об/мин, позволяя активно использовать весь «рабочий» диапазон. Его ровный характер делает машину удобной и послушной.

А вот шумит, увы, по-китайски. К рыку мотора, слышимому во всем диапазоне оборотов, здесь добавилось разбойничье посвистывание во впускном тракте.

В остальном неплохо. Комфортные (для вседорожника) подвески хорошо отрабатывают как дорожную мелочь, так и более серьезные неровности. Сбалансированная, без подвохов управляемость поначалу настораживает солидными кренами. Однако, привыкнув к ним, вы по достоинству оцените надежное поведение «Ховера». Почувствуете огонек активности в быстрых поворотах. А вот ABS в приводе тормозов «Ховеру» не помешала бы. На машинах этой ценовой группы ее отсутствие воспринимаешь как исключение из правил.

НА ВОЙНЕ КАК НА ВОЙНЕ

В том, что они уже вторглись на наш рынок, сомнений нет. И чем активнее будет спрос, тем шире предложение – благо китайский автопром развивается бурными темпами. Вот только как нам научиться отделять зерна от мишуры, в которую они завернуты; четко выразить требования к продукции, которую покупаем. Надеюсь, изготовители пойдут навстречу, доведя машины до требуемого уровня.

Пока же в Россию везут из Поднебесной то, что попроще и подешевле. А оно нуждается в гораздо более жесткой и тщательной сертификации, нежели продукция развитых стран. Привлекательная цена – все же не главная составляющая успеха. Хотя настолько ли привлекательная?

Когда на автомобилях за 20–30 тысяч долларов отсутствуют элементарные устройства безопасности. Когда сами они демонстрируют весьма посредственные результаты по части активной безопасности. Когда в некоторых из них и сесть-то нормально не удается – это указывает на отсутствие технической культуры. А ведь в Поднебесной есть заводы, где делают нормальные авто европейского уровня. Получается, нам опять гонят второй сорт?..

▸▸

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

(максимальная оценка – 10 баллов)

Модель	ADMIRAL	GW SAFE	GW HOVER
Рабочее место водителя			
Сиденье	5	7	8
Органы управления	6	7	8
Обзор	8	8	7
Салон			
Передняя часть	6	7	7
Задняя часть	6	6	8
Багажник	8	6	9
Ходовые качества			
Динамика	6	7	8
Тормоза	6	6	7
Поведение на дороге	7	6	8
Комфорт			
Шум	4	5	6
Плавность хода	5	6	8
Климат	8	8	7
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	8	7	7
Сервис	6	8	7
Эксплуатация	8	8	7
Общая оценка	**6,5**	**6,8**	**7,5**



С. Воскресенский:
«Этот тест – попытка ответа на часто задаваемый вопрос: можно ли покупать «китайцев»? Мне показалось: рановато. Прежде эти машины надо тщательно адаптировать к требованиям отечественного рынка».

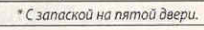
РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	ADMIRAL	GW SAFE	GW HOVER
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1722,5	1768	1824,5
Нагрузка на ось, кг:			
переднюю	914,5 (53)	882 (50)	971 (53)
заднюю	808 (47)	886 (50)	853,5 (47)
Динамические качества			
Разгон, с:			
0–40 км/ч	3,95	3,93	3,39
0–60 км/ч	7,05	6,80	6,58
0–80 км/ч	12,38	11,75	9,99
0–100 км/ч	19,41	18,43	**15,80**
0–120 км/ч	53,58	38,5	22,88
0–140 км/ч	-	56,97	35,87
0–160 км/ч	-	-	65,71
0–400 м*	21,12	20,85	19,99
0–1000 м*	39,88	38,89	36,74
Максим. скорость, км/ч	139,35	146,28	**164,92**
Погрешность спидометра, %	3,6	9,0	3,3
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч (IV передача)	19,46	15,36	15,11
80–120 км/ч (V передача)	40,99	25,26	23,33
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1018,12	1128,64	1156,06
50–0 км/ч	455,17	554,77	465,65
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	**59,6**	64,34	60,7
замедление, м/с²	6,46	5,98	6,34

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ADMIRAL	GW SAFE	GW HOVER
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	5000	4560–4860*	4620
ширина	1800	1725	1800
высота	1860	1820	1775
база	2860	2615	2700
колея спереди/сзади	1525/1525	1480/1470	1515/1520
Радиус поворота, м	13,5	11,2	12,0
Снаряженная масса, кг	1470	1620	1830
Полная масса, кг	2095	2085	2305
Максим. скорость, км/ч	140	120	170
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/64	АИ-92/64	АИ-92/65
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	8	9	10
городской цикл	15	н. д.	14
Кузов			
Конструкция	рамная		
Количество дверей/мест	5/5		
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	Р4		
Число клапанов	8	8	16
Рабочий объем, см³	2237	2237	2350
Степень сжатия	9,0	8,8	9,5
Мощность, кВт/л. с.	76/103	74,5/101	95/130
при об/мин	4300–4600	4200	5000
Крутящий момент, Н·м	193	185	192
при об/мин	2200–2600	3200	2500
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	М5		
Передаточные числа:			
I	4,185	3,928	4,452
II	2,371	2,333	2,619
III	1,432	1,452	1,517
IV	1,000	1,000	1,000
V	0,867	0,820	0,854
з.х.	4,130	4,744	4,472
раздаточная коробка	1,000/1,977	н. д.	н. д.
Главная передача	4,444	4,555	н. д.
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	торсионная на двойных поперечных рычагах		
сзади	зависимая рессорная	зависимая пружинная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	червячное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые		дисковые вентилируемые
задние	барабанные		дисковые
Размер шин	225/75R16	235/75R16	235/65R17

* *С запаской на пятой двери.*





Автомобиль GW SAFE SUV предоставлен «ТРАНСПОРТНОЙ ФИРМОЙ «ОЧАКОВО».

В ОЖИДАНИИ НАСЛЕДНИКА

Юрий Нечетов. Фото автора и СААБ

Шведский СААБ 9-5, дебютировавший в далеком уже 1997 году и переживший первый рестайлинг четыре года спустя, теперь уже ветеран конвейера. Впрочем, по слухам, совершенно новый СААБ 9-5 появится уже в 2006 году. А пока освежили давно знакомую версию.

При таком подходе в первую очередь обычно «достается» светотехнике, облицовке радиатора, бамперам. СААБ не исключение: агрессивный взгляд фар в богатом хромированном окладе узнаваем за версту. Кстати, изменили не только фары, но и все передние кузовные детали до дверей. С хромом, пожалуй, вышел перебор – яркий макияж не всегда молодит. Зато тыл действительно удался: фонари заставили полностью изменить бампер и крышку багажника, сделав корму более модной и привлекательной.

ТРЕХТОПЛИВНЫЙ РЯД

В Европе половину СААБов продают с дизельными моторами. Неудивительно, что автомобиль получил новый турбодизель 1,9 TiD (такой будет и на новом СААБе) с наддувом: 150 л.с. и 320 Н·м. Больше момент только у топверсии 2,3 Aero, причем 350 Н·м можно довести даже до 370 Н·м в 20-секундном «форсажном» режиме. Невольно вспоминаешь авиационные корни СААБа.

Особенно здорово проверять «взлетные» режимы, выставив рычаг пятиступенчатого «автомата» в режим ручного управления и переключая передачи парой лепестков за спицами руля. Правда, автомобиль с гидромеханической коробкой в разгоне до сотни все же проигрывает 4,3 с машине с «механикой». А максимальная скорость одинакова: 250 км/ч. Самый мощный мотор, кстати, прибавил 10 л.с. и теперь развивает 260 л.с.

Изменились и настройки шасси – если раньше они были усредненно-компромиссными для всех модификаций, то теперь подвески наименее мощ-



СААБ 9-5 получил измененную до дверей носовую часть, выкрашенные в цвет кузова новые молдинги, зеркала и дверные ручки.

ных машин сделали мягче и комфортабельнее, а у «Аэро», наоборот, – более жесткими и спортивными. Еще одно нововведение коснулось всех модификаций: увеличена жесткость крепления рулевой рейки, что сделало управление более четким.

Любопытно, что все четыре бензиновых мотора созданы, по сути, на одном блоке цилиндров. Двухлитровый агрегат отличается лишь уменьшенным на 12 мм ходом поршней. Тройка двигателей объемом 2,3 л различается в первую очередь наддувом. А у одной из тестовых машин жесткий дизельный звук двигателя сочетается с умеренной, скорее бензиновой тягой и длинной бензиновой же шкалой тахометра. Это 2-литровый BioPower, работающий на спиртобензиновой смеси E85. Таких СААБов в Швеции сейчас продают до 45%!

ЧЕРНАЯ КОМНАТА

Именно так – Black Room называют новую концепцию интерьера СААБ 9-5. Не скажу, что я от нее в восторге. На мой взгляд, мрачновато, не хватает ярких деталей. А вот потрясающе красивый и удобный руль с серебристой вставкой – просто произведение искусства.



Специальная опция для «СААБ 9-5 Спортвэгон» – саморегулирующаяся задняя подвеска с началом движения восстанавливает нормальный дорожный просвет вне зависимости от нагрузки.

Фары прожекторного типа и облицовка радиатора получили широкую хромированную окантовку. Насчет красоты можно спорить, но то, что броско – факт.





Ожидание нового СААБ 9-5 поклонникам марки скрасит заметно обновленная версия модели 1997 года.

Автомобили выпускают в трех основных комплектациях: Linear, Arc и Vector (плюс, разумеется, Aero). Даже минимальный уровень оборудования подразумевает двухзонный климат-контроль, электроприводы стекол и зеркал, информационный дисплей на новой приборной панели, атермальные стекла, две регулировки руля, ABS, тракшн-контроль, систему стабилизации. В списке опций: говорящая на одиннадцати языках навигационная система, три варианта аудиосистем, люк, подогрев всех сидений, полный электропакет, вентилируемые кожаные спортивные сиденья спереди, датчики дождя и освещенности, парктроник, биксенон. Есть даже Dynamic Workload Manager – система регулирования поступающей к водителю информации. Она способна, например, задержать входящий звонок или SMS на встроенный телефон во время сложного маневра – обгона или поворота.

Специальное предложение для универсала – по терминологии СААБ, «спортвэгона» – саморегулирующаяся задняя подвеска, поддержи-



Интерьер в стиле «черная комната» оживляют белая строчка на креслах и серебристые вставки – очень стильно, хотя, пожалуй, излишне строго.



Белая кожа куда наряднее, но не столь практична. К костюму или вечернему платью в самый раз, но к горным лыжам и комбинезону – вряд ли.

Новые фонари, крышка багажника и бампер сделали корму более современной и симпатичной.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

■ Модель	SAAB 9-5									
	2,0t		2,3t		2,3T		2,3 Turbo Aero		1,9TiD	
■ Общие данные										
Размеры, мм:										
длина	4836 (4841)*									
ширина	1792									
высота	1448 (1459)									
база	2703									
колея спереди/сзади	1522/1528									
Радиус поворота, м	5,4									
Снаряженная масса, кг	1500–1745									
Полная масса, кг	2050–2190									
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,8	11,6	8,3	9.5	7,8	8,7	6,9	8,2	10,1	11,0
Макс. скорость, км/ч	215	210	230	225	235	230	250	250	205	205
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/75						АИ-98/75		ДТ/75	
Расход топлива, л/100 км:										
загородный цикл	6,9	7,6	6,6	7,2	6,5	7,3	6,4	6,8	н.д.	н.д.
городской цикл	12,6	14,9	12,8	14,8	13,0	15,5	12,8	14,8	н.д.	н.д.
смешанный цикл	9,0	10,3	8,9	10,0	8,9	10,3	8,8	9,8	6,4	7,4
■ Кузов										
Количество дверей/мест	4/5									
Объем багажника (VDA), л	500(416/1490)									
■ Двигатель										
Расположение	спереди поперечно									
Конфигурация	P4									
Число клапанов	16									
Рабочий объем, см³	1985		2290						1910	
Степень сжатия	9,3								17,5	
Мощность, кВт/л. с.	110/150		136/185		162/220		191/260		110/150	
при об/мин	5500		5500		5500		5300		4000	
Крутящий момент, Н·м	240		280		310		350		320	
при об/мин	1800–3500		1800–3500		1800–4500		5400		2000–2750	
■ Трансмиссия										
Тип	переднеприводная									
Коробка передач	M5	A5	M5	A5	M5	A5	M5	A5	M5	A5
■ Ходовая часть										
Подвеска:										
спереди	типа «Мак-Ферсон»									
сзади	многорычажная									
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем									
Тормоза:										
передние/задние	дисковые вентилируемые									
Размер шин	205/65R15		215/55R16		225/45R17		235/45R17		205/65R15	
■ Безопасность										
Активная	ABS, EBD, TCS, ESP									
Пассивная	4 подушки безопасности									

** В скобках – некоторые отличающиеся данные универсала.*

вающая постоянный дорожный просвет вне зависимости от нагрузки.

Шведская компания всегда уделяла большое внимание безопасности. СААБ 9-5 уже завоевал максимальные пять звезд в крэш-тестах EuroNCAP. Ездоков охраняют адаптивные двухступенчатые фронтальные подушки, натяжители и ограничители усилия передних ремней, система защиты пассажира от подныривания, активные подголовники на передних креслах. Но подушек-то всего четыре! В отличие от более современных моделей, оснащенных встроенными в крышу шторами для защиты головы, в модели 9-5 их нет. Проблему решили остроумно – практически вдвое, до 20 л, увеличили объем и размеры боковых подушек, которые теперь способны защитить и голову пассажира.

Обновленный автомобиль уже появился у российских дилеров. Изменения наверняка подогреют к нему интерес. Впрочем, эпоха царствования нынешнего 9-5 близится к концу. Преданные подданные ждут наследника. Интересно, сильно ли он будет отличаться от нынешней версии? □

КОНФЛИКТ ПОКОЛЕНИЙ

Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев

Интересные дела творятся на российском рынке. Где еще за новую модель просят столько же, сколько за машину, разработанную более двух десятков лет назад? Новоиспеченная «Калина» (по паспорту ВАЗ-11183), детище Волжского автозавода, конкурирует с «Опелем-Кадет», который уже в начале 1990-х перенес косметическую операцию, а сейчас приходит к нам из Узбекистана под именем «Дэу-Нексия». Чем не извечный спор отцов и детей?

ПОСТАВИМ НА ВИД

На беглый взгляд оба автомобиля собраны пристойно, что для узбеков похвально, а для россиянина отрадно. Ровные зазоры, нет явных перекосов наружных панелей, легко и без неприятного дребезга закрываются двери и багажник. Окраска тоже не вызывает особых нареканий. «Нексия» достойно переносит российские непогоды – это подтверждено длительными редакционными испытаниями. По «Калине» опыта пока мало, но кое-что уже настораживает: скоро



DAEWOO NEXIA

1,5 л, 75 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $8800–10 500.

Кроме 75-сильного двигателя, на «Нексию» устанавливают 16-клапанный агрегат того же объема мощностью 85 л.с. За него – 500 долларов сверху.

1,6-литровый двигатель мощностью 81 л.с. – пока единственный для «калин». В перспективе планируют устанавливать и двигатели 1,4 л (см. ЗР, 2005, № 9).



«ЛАДА-КАЛИНА»

1,6 л, 81 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $9000.

потеряют лоск бамперы, с которых кусками слезает краска.

Салон «Нексии» навевает ностальгическую грусть. Пластик приборной панели – дешевый, но детали подогнаны аккуратно – не придерешься. Под стать аскетичной обстановке бледные, плохо читаемые приборы. Тахометр, как и электрические стеклоподъемники и центральный замок, – только для богатой комплектаций GLE (ее, кстати, и рассматриваем). Зато всех владельцев «нексий» балуют штатной магнитолой, четырьмя динамиками и телескопической антенной.

Садишься в «Калину», будто в машину времени. Современный интерьер, много воздуха, приятные материалы и цвета. За рулем удобнее, чем в «Нексии», хотя сиденья хотелось «пофигуристее». Симпатичный приборный щиток с цифровым дисплеем, на котором – пробег и показания маршрутного компьютера. Явный минус: под большой с виду крышкой совсем маленький «бардачок». Очки и коробка от магнитолы помещаются с трудом.

В комплектации «норма» (других у «Калины» пока нет) – электростеклоподъемники в передних дверях, атермальные стекла, иммобилайзер, центральный замок с дистанционным управлением и даже сигнализация. На ней покупатель «Лады» может сэкономить, а несколько сотен «зеленых» за музыку и ее установку придется выложить.

В «Нексии» на втором ряду особо не разгуляешься – в ногах места немного и потолок низкий, как в «хрущевке». Зато поклаже вольготно – 530-литровый багажник большой даже по современным меркам. Правда, часть полезного объема съедают петли, а загружать крупногабаритные вещи в суженный проем сложно. О перевозке длинномеров при-

дется вовсе забыть: задняя спинка не откидывается.

На заднем сиденье «Калины» просторнее, хотя она почти на полметра короче «Нексии». У каждого пассажира трехточечные ремни безопасности. А где же подголовники? Ведь их устанавливают даже на более скромные «самары» и «десятки». Багажник немаленький, но все же потеснее «узбекского». Преимущество «Калины» – заднее сиденье складывается по частям (40:60). А вот полка, закрывающая нишу запасного колеса, слишком хлипкая – прогибается даже под нетяжелой ношей.

ДИНАМИКА СОБЫТИЙ

Пускаем двигатель... Да, модельный возраст «Нексии» не скроешь никакими рестайлингами. Правда, небольшой шум и вибрации, проникающие в салон, почти не раздражают. А вспомнив о цене, и вовсе прощаешь «Нексии» мелкие недостатки. Восьмиклапанный двигатель уверенно везет с низких оборотов, разгон до сотни за 14,3 с (данные замеров на полигоне – ЗР, 2001, № 6) вселяют уверенность: 75 «лошадок» работают в полную силу.

А теперь забудьте, что я говорил про шум и вибрации «Нексии»! Стоит повернуть ключ в замке зажигания «Калины», и двигатель сразу хочется заглушить. Салон наполняется неприятным громким гулом мотора, в унисон подпевает коробка передач. Эпицентр вибраций – на рычаге, от него ощутимая дрожь растекается по всему кузову. С ростом оборотов эти звуки усиливаются и добавляются новые – скрипучее слово вставляет панель приборов. Жаль – все так х
рошо начиналось.

Лишние «кубики» и «лошадки» дак
о себе знать. «Калина» выигрывает
«Нексии» около секунды в разгоне д
сотни, да и по эластичности сильнее: с
80 до 120 км/ч на пятой передаче разго
няется почти на 7 с быстрее (ЗР, 200
№ 10). Но трогаться на «Калине» в

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

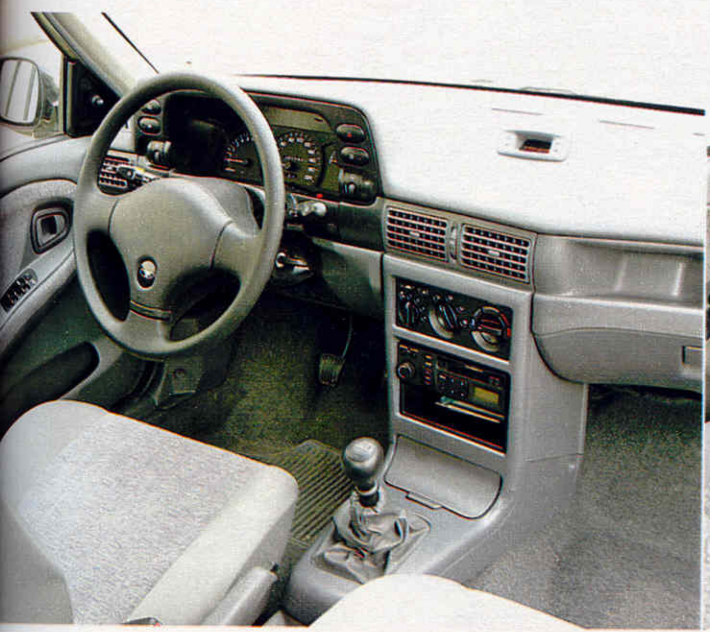
Модель	DAEWOO NEXIA	«ЛАДА-КАЛИНА»
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4482	4040
ширина	1662	1676
высота	1393	1500
Радиус поворота, м	5,3	5,2
Снаряженная масса, кг	970	1070
Полная масса, кг	1404	1545
Время разгона 0-100 км/ч, с	14,6	13
Макс. скорость, км/ч	170	
Топливо/запас топлива, л	АИ-91–95/50	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,1	5,8
городской цикл	9,3	9,8
смешанный цикл	н.д.	7,8
Кузов		
Количество дверей/мест	4/5	
Объем багажника (VDA), л	530	400
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	8	
Рабочий объем, см^3	1498	1596
Степень сжатия	8,6	9,6
Мощность, кВт/л.с.	55/75	59,5/81
при об/мин	5400	5200
Крутящий момент, Н·м	123	120
при об/мин	3200	2800
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Размер шин	175/75R13	



Среднему пассажиру на заднем сиденье «Нексии» предлагают поясной ремень, а у двух других – имитация подголовников.



Пассажирам в «Калине» сзади вольготнее. Жаль, выходить неудобно – ноги застревают между креслом и отштамповкой пола.



В «Нексии» водителю тесновато, посадка низкая, а обод баранки тонковат. Кстати, руль хочется поднять выше, но колонка не регулируется даже в дорогих комплектациях.



Модульная сборка панели приборов и других деталей интерьера «Калины» приносит плоды – исчезли уже привычные перекосы, неравномерные зазоры, недокрученные саморезы.

очень-то приятно. Чуть бросил сцепление, вибрации и шум пропадают… вместе со звуком заглохшего двигателя. Не сразу услышали? Это вентилятор печки уже на малой скорости готов перекричать мотор.

Мелкие неровности «Дэу» проглатывает тихо, а на ямках и кочках побольше подвеска начинает подавать голос. В поворотах «Нексия» охотно кренится, зато на прямой не утомляет водителя подруливаниями. В общем, ничем не выдающийся, в меру покладистый и комфортный автомобиль. Правда, к неинформативной педали тормоза надо привыкнуть. И помните – в минимальной комплектации не стоит рассчитывать на гидроусилитель руля.

Подвески «Калины» заслуживают похвалы – даже на неровных дорогах ее редко удается «пробить». При этом автомобиль, почти не раскачиваясь, проплывает по волнам асфальта, уверенно проходя выбоины. С дорожным просветом 185 мм можно безбоязненно съезжать с твердого покрытия – только загодя разоритесь на защиту двигателя. Электроусилитель руля ставят на все «калины». Но взмокнешь, пока сделаешь четыре (!) полных оборота, чтобы переложить колеса от упора до упора. Попотеть придется и на высокой скорости. «Калина» неохотно держит курс, норовит вильнуть в сторону, а на движения рулем реагирует задумчиво и неохотно. Да и тормоза понятными и эффективными не назовешь (подробнее – см. ЗР, 2005, № 8).

РЕЗЮМЕ

Daewoo Nexia – немолодая, зато надежная и неприхотливая. Приемлемое соотношение цены и качества.



Выбор дополнительного оборудования, простота в обслуживании, просторный багажник.

Морально устаревшие внешность и интерьер, нескладывающееся заднее сиденье, нерегулируемая рулевая колонка.

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ, руб.

Модель	DAEWOO NEXIA	«ЛАДА-КАЛИНА»
Стекло ветровое	2900	2500
Фара	1500 (2900*)	3300
Капот	3500	5500
Тормозные колодки передние (комплект)	500	220
Фильтр топливный	200	150
Фильтр масляный	80	80
Ремень генератора	250	200
Бампер передний в сборе	5000	3500

*С корректором.

БУДУЩЕМУ ВЛАДЕЛЬЦУ «ДЭУ-НЕКСИЯ» и «ЛАДЫ-КАЛИНА»

Заводская гарантия – для «Нексии» 20 тыс. км или 1 год и для «Калины» 35 тыс. км или 2 года, в зависимости от того, что наступит раньше. ТО-1 (2 тыс. км) в столице для «Дэу» стоит 2500 рублей, для «Лады» – 2900; периодичность последующих ТО у «Нексии» – каждые 10 тыс. км, у «Калины» – каждые 15 тыс. км. ТО-2 обойдется в 3300 и 2500 рублей соответственно, ТО-3 – 5800 и 5400, ТО-4 – 4500 и 4200.

ЗАМЕТКИ НА БУДУЩЕЕ

«Нексия» настолько обрусела, что запчасти (даже не самые ходовые) есть, пожалуй, в любом городе. Простая конструкция не отпугивает ремонтников. К тому же надежность машины избавляет владельца от частых визитов к ним. «Дэу» рекомендуют обслуживать каждые 10 тыс. км, у «Калины» межсервисный пробег в полтора раза больше. Расценки на ТО и запчасти почти одинаковые. На первый взгляд, «Ладу» содержать выгоднее. Но…



На всех «нексиях» открыть багажник и лючок бензобака можно с водительского места. На «Калине» первый отпирают ключом зажигания (возможно, в богатых комплектациях будет электрозамок), а доступ к горловине свободный.

Оригинальные запчасти «Калины» приходится ждать от нескольких недель до месяцев, а по ценам они вполне конкурируют с иномарочными (см. табл.). Ведь «Калина» – современный автомобиль, а потому ее комплектующие не дешевле, чем у большинства зарубежных моделей. Может, и надежность не ниже заморской? Увы! Редакционная ягодка за полгода уже несколько раз посещала гарантийную станцию и скоро опять туда поедет.

Большинство иномарок, попадающих на наш рынок, всегда были совершеннее российских автомобилей. Ездить – одно удовольствие! Ремонтировать – дороговато. Новинки отечественного автопрома постепенно ломают стереотипы. Уходит простота обслуживания, за которую так любят российские модели. В надежности новый ВАЗ не прибавил, конструкция стала сложнее, а соответственно и ремонтопригодность хуже.

Еще не так давно цены наших моделей и доступных иномарок отличались

РЕЗЮМЕ

«Лада-Калина» – новая модель со старыми проблемами. Достаточно рискованное вложение 9 тысяч долларов.

 Просторный салон, тяговитый двигатель, энергоемкие подвески.

 Низкое качество сборки и комплектующих, повышенный шум и вибрации, посредственная управляемость, дефицит запчастей.

в разы. За это отечественным автомобилям прощали многие недостатки. Сейчас «Калина» и «Нексия» в схожих комплектациях стоят практически одинаково. К тому же есть в этом ценовом секторе и другие иномарки. У нового поколения покупателей выбор такой, что отцам и не снился… □

МОЩНЕЕ, ЧЕМ ТЫ ДУМАЕШЬ!

«Почувствуй скорость!» на дорогах России

Все чаще на магистралях страны можно увидеть красивые мощные автомобили с уникальным дизайном и странными конструкциями внутри. Зачастую их владельцы живут в гараже и спят на ящике с инструментами вместо подушки, постоянно дорабатывая своих железных коней.

Понятие muscle car – мускулистый, мощный автомобиль – появилось в 60-х. В 1964 году был выпущен Pontiac GTO, который отличался агрессивным внешним видом и ошеломляющими по тем временам характеристиками – двигателем мощностью в 350 л. с. и объемом почти в 6 л тогда мало кто мог похвастаться. Традицию укрепили Ford Mustang, Chevrolet Corvette, Sting Ray. Маленькие, но очень мощные машины быстро вошли в моду и вряд ли когда-либо из нее выйдут, тем более, что производители постоянно подогревают интерес автолюбителей к заряженным автомобилям.

В наши дни «масл каром» называют три вида автомобилей. Во-первых, раллийные автомобили, адаптированные для езды по городу, такие как Mitsubishi Lancer Evolution, Subaru Impreza. Во-вторых, автомобили класса VW Golf GTI и BMW M3 с заводским тюнингом двигателя и ходовой. В-третьих, muscle car можно назвать практически любой автомобиль, владелец которого решился на профессиональный тюнинг.

Тюнинг автомобиля – это целое искусство. Многие автолюбители ограничиваются изменением только внешнего вида автомобиля, придавая ему мускулистую раскраску. Действительно, мощных тюнингованных автомобилей на дорогах страны не так уж много, поэтому выезд из мастерской каждого нового доработанного автомобиля – это всегда праздник и для владельца, и для наблюдателей.

Именно такой праздник состоялся на днях в одной из московских мастерских по тюнингу. Чествовали победителя акции *Явы Золотой* «Почувствуй скорость!», в которой были разыграны тюнингованные автомобили ВАЗ 2110.

Церемонию награждения вел Николай Фоменко, известный российский автолюбитель, поздравивший победителя – **Николая Никитовича Воеводова.** Фоменко сорвал покрывало с мигающего поворотниками подарка – и все присутствующие на мгновение замерли. Это была не просто «десятка». Это был великолепно тюнингованный «мускулистый» автомобиль, оснащенный по последнему слову техники!

«По дорогам Пензы такая машина еще не ездила! – сказал Николай Фоменко. – Садитесь, заводите! Но не забудьте выжать сцепление»... Победитель подошел к машине и сел в специальное анатомическое кресло... Выжав сцепление, повернул ключ в замке зажигания и газанул. Присутствующие услышали рев мощного двигателя на низких частотах.



На мгновение все забыли о музыке, игравшей в зале. И, действительно, ровный звук отлаженного мотора, летящий через прямоточный глушитель, способен восхитить не только любителя, но и профессионала.

Победитель сидел в своем новом синем автомобиле и сиял улыбкой, вызывая восторг и радость у всех присутствующих. Тюнингованный ВАЗ 2110 оказался очень впечатляющим. С первого взгляда определить, что это за автомобиль, может только специалист, поскольку из стандартной комплектации у автомобиля остались только кузов, да стекла. Все остальное доработано по западным технологиям с использованием импортных комплектующих.

Эта машина существенно шире и мощнее – 130 л. с., со специально отрегулированными тормозами, системой прямоточного выпуска и снабжена мощнейшей стереосистемой.

После церемонии вручения победитель и гости отправились на Воробьевы горы, куда позже должен был подъехать специалист по тюнингу и вождению, чтобы познакомить Николая Никитовича с его новым автомобилем. Подарить тюнингованный автомобиль мало, надо научить с ним обращаться. Профессиональное вождение – это прежде всего дисциплина за рулем. Хорошее вождение напоминает тибетскую школу мудрости. Чем ты мудрее, тем меньше ты мешаешь остальным. То есть, чем меньше другие участники движения маневрируют и притормаживают по твоей вине, тем лучше ты ведешь свой автомобиль. Но чтобы ездить профессионально, требуется не только умение, но и подходящий автомобиль.

– Как ощущения? – спрашивали Николая Никитовича наблюдатели после первой поездки с профессионалом.

– Отлично, – отвечал победитель, – мне понравилось... Мы обсудили особенности езды на «мускулистых» автомобилях... Посмотрел я, как профессионал за рулем работает, – интересно, но, вроде, не очень сложно! Буду учиться, осваивать.

Не каждый день люди выигрывают автомобили, тем более – тюнингованные автомобили. Николай Никитович не очень надеялся на выигрыш. По его словам, он уже 30 лет покупает *Яву*. Сначала покупал просто *Яву*, а потом перешел на *Яву Золотую*. И когда появился выбор между пачками с акцией и без, он выбрал ту, что с машинами на картинке. Открыл одну – мимо, открыл другую – мимо. Открыл третью... и оказался в Москве на церемонии вручения!

Алексей Фонтанко



ОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
АШЕГО ЗДОРОВЬЯ

ЛЕГКИЕ ШТРИХИ

Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов

В чем секрет популярности «Лансера»? Непритязательная внешность, абсолютно нейтральное внутреннее содержание, стандартный набор ездовых возможностей, среди которых можно выделить неожиданно интересную управляемость. Традиционная японская надежность. Похоже, пару-тройку лет назад, продвигая на наш рынок «Мицубиси-Лансер» девятого поколения, маркетологи попали в точку – угадали с ценами.

И вот в 2005-м «Лансер» обновили, хотя правильнее сказать – подретушировали. Неискушенный покупатель и не вздрогнет, увидев привычные контуры машины. Зато сосредоточит внимание на списке опций, где среди прочего появились климат-контроль и кожаный руль. И еще масса «завлекалочек», призванных при сохранении базовых цен усилить интерес к внутреннему содержанию автомобиля.

Он сверкает свежим лакокрасочным покрытием, ма-



Иной передний бампер и сетчатая фальшрадиаторная решетка – один из штрихов обновления.




Матовые вставки «под титан» смотрятся строже и гармоничнее.


Новая «базовая» комбинация приборов ярче, крикливее, но предыдущая читалась лучше.


Все четыре стеклоподъемника теперь работают в режиме «Авто» – мелочь, но весьма удобная.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MITSUBISHI LANCER
Общие данные	
Радиус поворота, м	5,0
Снаряженная масса, кг	1185–1205
Полная масса, кг	1750
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,1
Макс. скорость, км/ч	181
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,8
городской цикл	8,9
смешанный цикл	7,0
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1584
Степень сжатия	10
Мощность, кВт/л.с.	72/98
при об/мин	5000
Крутящий момент, Н·м	150
при об/мин	4000
Трансмиссия	
Тип	передне-приводная
Коробка передач	М5
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечное с усилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	195/60R15

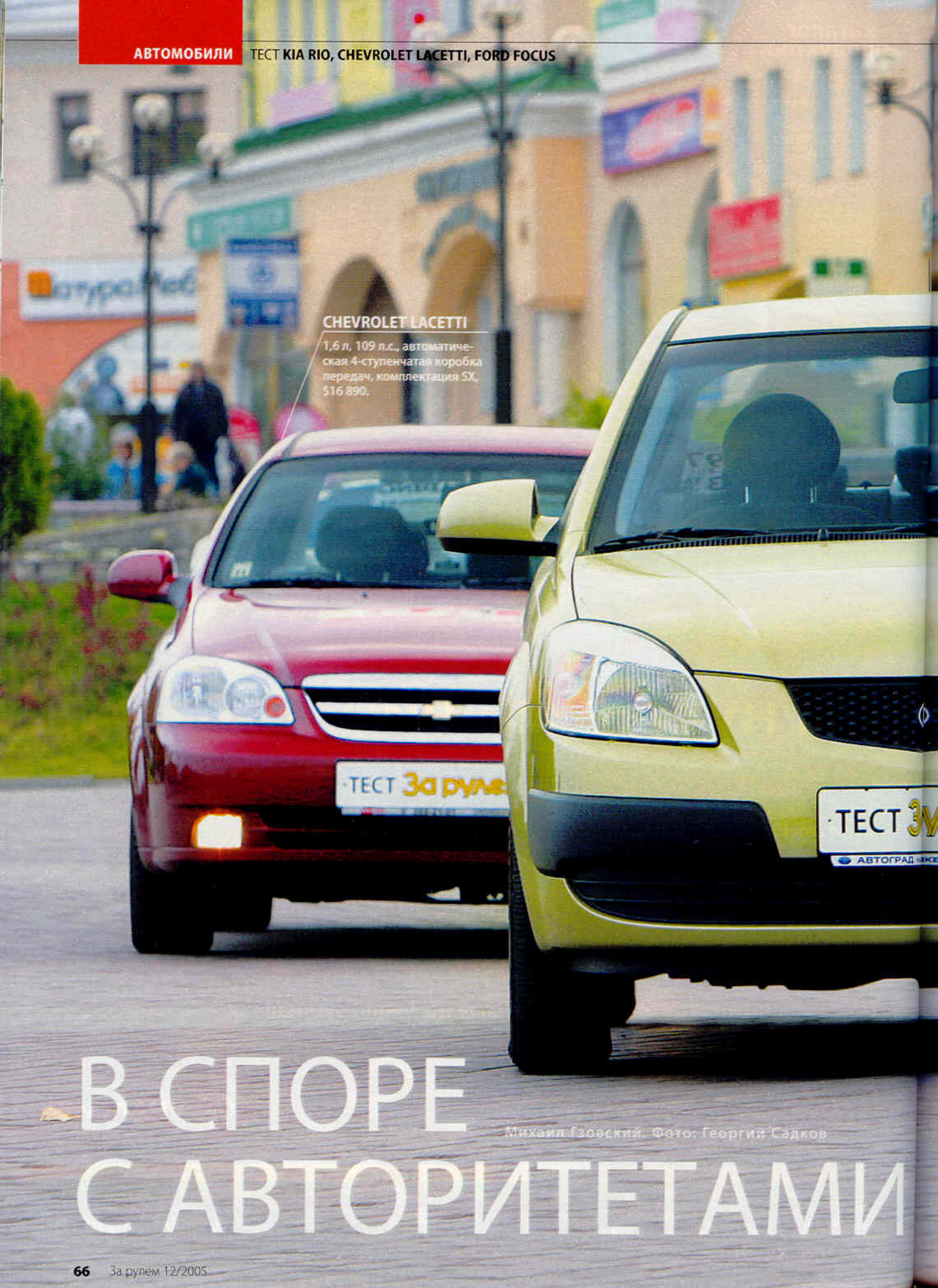
нит еще не выветрившимися запахами новой машины. Усаживаюсь и нахожу, что «Лансер» получил строгий, темный интерьер взамен традиционного серенького. Наконец-то блестящие вставки под «черное дерево» уступили место матовому темно-серому пластику. Последний куда гармоничнее смотрится на передней панели и других деталях интерьера. Что еще? Новая комбинация приборов со светлыми шкалами и иной конфигурацией кругляшей-указателей. Теперь подобное решение – самая что ни на есть базовая комплектация.

На ходу отмечаю небольшое улучшение акустического комфорта. Звук мотора, шум шин теперь словно приглушены в сравнении с предыдущими версиями. Оказывается, изменилась технология антикоррозионной обработки кузова – отсюда и результат. Вот, собственно, и все. В остальном «Лансер» остался прежним: в меру динамичным, в меру комфортным и по-настоящему удобным в управлении.

Конечно, вряд ли все происшедшее можно считать серьезным обновлением. Вот если бы мы знакомились с версиями Instyle+ или Intense с аэродинамическими накладками на бамперах, спойлерами, спортивными сиденьями и колесами… Впрочем, такой «Мицубиси-Лансер» и воспринимается по-иному, и стоит соответственно.

А изменения в автомобиле за $15 490 – скорее, легкие штрихи к портрету относительно недорогого, практичного транспортного средства, бестселлера российского рынка. □


Обивки сидений более высокого качества.



CHEVROLET LACETTI

1,6 л, 109 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация SX, $16 890.

В СПОРЕ С АВТОРИТЕТАМИ

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков



FORD FOCUS II

1,6 л, 100 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Comfort, $15 440.

KIA RIO

1,4 л, 97 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, базовая комплектация, $13 800.

Ох и нелегкий бой предстоит новому «КИА-Рио»! Модель, по сути, находится на стыке классов В и С, при этом базовый «Рио» стоит существенно дороже «Хёндэ-Акцент» или «Шевроле-Авео» из В-класса. На чем основаны такие амбиции? Это мы и решили выяснить, взяв «Рио» во взрослую компанию: «Шевроле-Лацетти» и «Форд-Фокус». В «базе» эти машины даже дешевле «Рио». Тестовые «Форд» и «Шевроле» в заметно более богатой и дорогой комплектации, чем КИА. Но основные достоинства и недостатки машин – родовые. Опциями такие не прикроешь.

KIA RIO

- Мировая премьера состоялась в январе 2005 года в Детройте. Выпускают с кузовами 5-дверный хэтчбек и седан.
- Двигатели: бензиновые 1,4 и 1,6 л (97–112 л.с.), дизель 1,5 л (110 л.с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат» (кроме дизеля).
- Комплектации: LX, EX.
- Цена: $13 890–18 590.

РАУНД ПЕРВЫЙ – НОКАУТ

Впервые «Рио» довелось увидеть на автосалоне NAIAS-2005 в Детройте. Корейцы так торопились с ней на ключевой для экспорта американский рынок, что не побоялись выставить полуфабрикат: салон машины пестрел наклейками «предсерийный образец». С тех пор прошло чуть меньше года, а «Рио» уже в Москве.

Получаю ключи и нахожу в стройном ряду золотистый седан. «Рио» нравится мне все больше. Сдержанная внешность не покоряет с первого взгляда, но к пропорциям придраться трудно: изящная дуга крыши, развитый капот и в меру «откормленная» корма… симпатичная машина! Берусь за удобную, приятно-массивную ручку и открываю дверь. Что это? Все та же, знакомая по модели пре-



Сзади в КИА рослым пассажирам будет тесно.



«Рио» – обладатель самого скромного отсека для поклажи.





Желто-красная подсветка панели приборов КИА – на любителя. Яркость не регулируется, но шкалы читаются отлично.

Основные претензии к органам управления «Рио»: длинноходный рычаг коробки передач с плохой фиксацией.





Хотя двигатель «Рио» соответствует нормам Евро IV, привод дроссельной заслонки не модный электронный, а традиционный тросовый.



Внешне «Рио» сложно в чем-то упрекнуть. Может, в сдержанности?

дыдущего поколения дешевая не только на ощупь, но и на вид пластмасса! Оглядевшись, убедился: на материалах сэкономили немилосердно. Руль удобного сечения, но держать его неприятно; если верх панели хоть как-то напоминает современные «мягкие» пластики, то нижняя часть откровенно копеечная; из такой же «несерьезной» пластмассы и обивки дверей. Дешевый пластик изрядно портит впечатление от удачно скроенного интерьера – узнаваемого, но без присущей многим одноклассникам «игрушечности».

Развернутая к водителю консоль настраивает побыстрее тронуться. Спешу устроиться за рулем: опять не то! Непонятно, на кого рассчитаны совершенно плоские спинки без намека на боковую поддержку и короткая подушка. К регулировкам по высоте и длине вопросов не возникает, запас вполне приличный.

На заднем сиденье тесновато. Ничего не поделаешь, колесная база невелика, а багажник немалый. За водителем среднего роста относительно комфортно усядется лишь пассажир ростом пониже, желательно субтильного телосложения. Иначе контакт коленей со спинкой и головы с потолком неизбежен. «Чего придираешься! Забыл, сколько стоит машина?» – это я сам себе. А попробую-ка пересесть в «Форд».

Нет, «Фокус» – совсем другое дело. Пластик выглядит существенно дороже, хваткий руль приятно держать в руках, ковш жесткого сиденья надежно фиксирует тело, а диапазон регулировок просто великолепен! Задавшись целью подняться как можно выше, покачал несколько секунд рычажком – и приехал головой в потолок! Отодвинувшись до упора назад, при росте 180 см едва дотянулся носками ботинок до педалей. Даже если машину поведет такой «дядя Степа», сзади вполне усядет-

РЕЗЮМЕ

KIA Rio – большой шаг вперед по сравнению с предшественником. Покорит тех, кто предпочитает комфорт, но не готов купить более солидный и прожорливый автомобиль.

Общая оценка

7,6

(+) Отличная звукоизоляция, высокая плавность хода и экономичность, современная внешность, удобные тормоза.

(–) Высокая цена, тесное заднее сиденье, дешевые материалы отделки.

ся рослый человек. Правда, чуть не хватает уюта: слишком уж салон темный и строгий.

По контрасту с чопорным «Фокусом», «Лацетти» кажется плюшевым. И дело не только в мягких велюровых сиденьях, но и в приглушенных тонах тканей и пластика, в частности светлого низа передней панели. Посадка сзади немногим хуже, чем в «Фокусе», но удобней, чем в «Рио». Что ж, в первом раунде КИА получает нокаут от «Форда» и нокдаун от «Шевроле»…

РАУНД ВТОРОЙ – РЕВАНШ

Колеса тихо шуршат по не слишком ровному асфальту. Автомобиль с готовностью съедает мелкие стыки и выбоины. На спидометре 90, нога лишь слегка гладит педаль газа, двигатель практически неслышен. В какой я машине? Я бы и сам ни за что не поверил – это «КИА-Рио»! Он словно очухался от нокаута. Акустический комфорт не просто существенно лучше, чем у прежнего «Рио». Пожалуй, среди машин близкой стоимости ему вообще мало равных! Лишь далекий стук мелких камеш-

CHEVROLET LACETTI

- Европейская премьера состоялась в 2003 году под маркой «Дэу». После покупки «Дэу» концерном «Дженерал моторс» автомобили на экспорт выпускают под маркой «Шевроле». Кузова: седан, 5-дверный хэтчбек, универсал.
- Двигатели: бензиновые 1,4–1,8 л (95–122 л.с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».
- Комплектации: SE, SX, CDX.
- Цена: $13 500–18 050.



Плюшевый диван «Лацетти» – самый мягкий.



Багажник «Лацетти» лишь на 15 л больше, чем у КИА.



Интерьер «Лацетти» чуть портит руль со старомодными кнопками сигнала – привет из 1990-х.



Центральное место на панели «Лацетти» занимает спидометр с необычной бледно-бирюзовой окантовкой.



Кнопки управления магнитолой вынесены на руль только у «Лацетти».

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Модель	KIA RIO	CHEVROLET LACETTI	FORD FOCUS
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1137,5	1253,6	1275
Нагрузка на ось, кг (%):			
переднюю	696,5	761,5	740
заднюю	441	492,1	497
Дорожный просвет, мм	155	132	140
Динамические качества			
Разгон, с:			
0–40 км/ч	3,03	3,18	2,7
0–60 км/ч	5,52	5,48	5,0
0–80 км/ч	8,29	9,06	8,0
0–100 км/ч	12,84	13,42	**12,1**
0–120 км/ч	18,04	19,92	17,4
0–140 км/ч	28,43	29,38	25,3
0–160 км/ч	41,99	44,79	41,8
Максим. скорость, км/ч	173,84	172,18	**177,8**
Погрешность спидометра, %	3,7	5,2	6,3
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч (IV передача)	14,29	7,85	11,1
80–120 км/ч (V передача)	22,87	10,01	16,6
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1241	1422	1506
50–0 км/ч	544	625	777
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	45,37	**41,65**	50,6
замедление, м/с^2	8,5	9,2	7,6

Внешность «Лацетти» вторит его мягкому характеру и уютному салону.

РЕЗЮМЕ

Chevrolet Lacetti – уютный, «домашний» автомобиль с дружелюбным характером и мажорным салоном.

Общая оценка **7,7**

\+ Отличный «автомат», просторный салон, хорошая обзорность, комфортные сиденья.

− Посредственные звукоизоляция и геометрическая проходимость, средняя плавность хода.

ков слегка портит идиллическую картину. При проезде неровностей ощущаешь их по тряске, совершенно не слыша, как отрабатывает подвеска, и лишь на серьезных швах до ушей доходят «шлепки» шин. Очень приятное впечатление!

Второй приятный сюрприз преподнес мотор: не зная, какой под капотом, прибавил бы ему 200 кубиков! Конечно, если машину загрузить под завязку и отправить в гору, от 1,4-литрового двигателя чудес не ждите. В иных случаях 97 сил и 125 Н·м крутящего момента хватает за глаза. Ровная тяга радует уже с 1500 об/мин, а если задаться целью и не втаптывать педаль газа в пол, можно неплохо сэкономить на бензине.

Но чаще «Рио» провоцирует пошустрить – и, к счастью, не разочаровывает. Педаль газа, с обычной тросовой, а не электронной связью с дросселем, при резком нажатии расторопно бросает стрелку тахометра к красной зоне. Можно было бы разгоняться еще быстрее, если бы не привод коробки передач. Момент, когда передача включена, определяешь скорее интуитивно, нежели по фиксации длинного рычага, который словно тонет в какой-то вате и безвольно болтается. С задней передачей еще хуже: включить ее с первой попытки за несколько дней общения с автомобилем не удалось ни разу.

«Форд» в этом плане – полная противоположность. Короткий рычаг со спортивным клацаньем входит в нужный «слот» и четко фиксируется. Жаль, с шумом тут похуже, особенно на неровном асфальте. Гул шин перекрывает все остальные звуки уже начиная с 50 км/ч. Да что там на ходу! Даже сидя в машине с заглушенным

двигателем и щелкая рычагом коробки, слышишь, как включения гулко отдаются на кузов. Пускаю мотор и резко нажимаю на газ – в ответ отчетливый вздох открывающейся дроссельной заслонки. В «Шевроле» тише, чем в «Форде», но он не дотягивает до эталонного в этом плане «Рио». Причем уровень шума у «Лацетти» почему-то высок на обычно более тихом заднем сиденье.

FORD FOCUS II

- Дебют состоялся осенью 2004 года, с мая 2005-го выпускается во Всеволожске. Кузова: седан, 3- и 5-дверный хэтчбек, универсал.
- Двигатели: бензиновые 1,4–2,0 л (80–145 л.с.), турбодизель 1,8 л (115 л.с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатые механические двух видов, 4-ступенчатая автоматическая (только с мотором 1,6 л, 100 л.с.).
- Комплектации: Ambiente, Comfort, Trend, Ghia.
- Цена: $11 720–17 110.

РАУНД ТРЕТИЙ: ПОБЕДА ОПЫТА

Тяговые возможности моторов «Форда» и «Шевроле» объемом 1,6 л не вызывают нареканий. Вот они те самые 200 кубиков, которые позволяют уверенно ехать даже с приличной нагрузкой. «Шевроле» оказался самым медленным в разгоне до 100 км/ч, зато покорил «автоматом». Он четырехступенчатый, но добавить, кажется, нечего: в режиме кикдаун коробка позволяет выкрутить двигатель почти до ограничителя и лишь потом переходит на следующую ступень. Рывки при переходах вверх-вниз едва заметны, отклик на педаль газа быстрый, да и торможение двигателем эффективное.

В смысле управляемости «Лацетти» – не идеал. Есть заметная «размазанность» реакций на действия рулем; на высокой, нештатной скорости «Шевроле» упорно стремится уплыть наружу поворота. При попытке вернуть его на траекторию срывается в занос. А еще – на неровностях при боковых на-



«Фокус» дарит пассажирам наибольший запас пространства как по длине, так и по высоте.



У «Форда-Фокус» очень вместительный и удобный для погрузки-выгрузки багажник.



Салон «Форда» добротностью материалов превосходит соперников. Самая яркая деталь – овалы воздуховодов с хромированными ободками.



Комбинация «Фокуса» предельно лаконична.

Итоговая оценка за эксплуатацию снижена «Форду» за излишне сложное крепление домкрата и запаски.



КОМПЛЕКТАЦИЯ

Модель	KIA RIO	CHEVROLET LACETTI	FORD FOCUS
Противотуманные фары		•	
Центральный замок	•	•	•
Электростеклоподъемники (передние/задние)	•/•	•/•	•/–
Регулировки рулевой колонки (высота/длина)	•/–	•/•	•/•
Электрозеркала		•	•
Электрообогрев зеркал		•	•
Электрообогрев ветрового стекла			•
Подогрев сиденья			•
Кондиционер		•	•
Подушки безопасности (фронтальные/боковые)	•/–	•/–	•/–
Аудиоподготовка	•	•	•
Аудиосистема		•	•
Разрезное заднее сиденье	•	•	•
Полноразмерная запаска	•	•	•



«Фокус» выглядит самым взрослым, особенно сзади.

грузках «Лацетти» начинает брякать чем-то в передней подвеске.

На его фоне «Форд» – сама собранность: острый и четкий руль, точные реакции. «Фокус» охотно ввинчивается в поворот и не пугает резкими срывами или склонностью к заносу.

А что же «маленький»? «Динамичный, молодежный, напористый и спортивный» – гласит реклама. Соглашусь с ней лишь отчасти. По характеру КИА больше всего напоминает американские машины. «Пустой» руль поначалу даже вызвал вопрос: не электрический ли усилитель? Нет – гидравлика. Рулевое управление не только страдает неважной обратной связью: баранку приходится поворачивать на слишком большой угол, если нужно сместиться, например, для объезда неровности. Это утомляет тем больше, чем выше скорость.

Если зайти в поворот на пределе возможностей, «Рио» откровенно высунет передок наружу. Как и у «Лацетти», в поворотах вдруг просыпается «барабашка», издавая пугающие стуки.

ПОСЛЕ РИНГА

Подсчитав баллы, эксперты не удивились: победитель – «Форд-Фокус». Он понравится тем, кто любит активную езду и готов простить шумность и временами чрезмерную остроту ради точности реакций на виражах.

«Шевроле-Лацетти» покорил удобным «автоматом» и уютным салоном. В активе «КИА-Рио» отличная звукоизоляция, устанавливающая новый стандарт для этого класса и очень живой, даром что 1,4-литровый двигатель. Но «Рио» все-таки не дотягивает до таких соперников. И не только потому, что тестовый автомобиль был с наименее мощным мотором и в

РЕЗЮМЕ

Ford Focus – все сбалансировано: ездовые свойства и внешность, цена и качество.

Общая оценка

8,0

(+) Хорошие материалы отделки, тяговитый мотор, отличная управляемость, вместительный багажник, просторный салон.

(–) Неважная звукоизоляция, не очень эффективные и удобные в управлении тормоза, посредственная обзорность через салонное зеркало.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

(максимальная оценка – 10 баллов)

Модель	KIA RIO	CHEVROLET LACETTI	FORD FOCUS
Рабочее место водителя			
Сиденье	7	8	9
Органы управления	7	8	9
Обзор	8	8	7
Салон			
Передняя часть	8	8	8
Задняя часть	7	8	9
Багажник	7	8	9
Ходовые качества			
Динамика	8	8	8
Тормоза	8	7	7
Поведение на дороге	7	8	9
Комфорт			
Шум	9	7	6
Плавность хода	8	7	8
Климат	7	8	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	8	7	8
Сервис	7	8	8
Эксплуатация	8	8	7
Общая оценка	**7,6**	**7,7**	**8,0**



Михаил Гзовский: «Мы намеренно заставили «Рио» соперничать с популярными в России представителями С-класса: ведь по цене он приблизился к ним вплотную, став намного дороже модели первого поколения и многих одноклассников. Может, цена станет… более интересной, если «Рио» начнут собирать в России?»

бедной комплектации. Впрочем, и отстает он от них не так уж сильно.

Заглянув на один из американских сайтов КИА, узнал: базовая машина с 1,6-литровым мотором стоит в США от 10 570 долларов. В России автомобиль попадает в иную ценовую категорию, потому и конкурировать придется со старшеклассниками, хотя и в базовой комплектации. Может, легче побеждать в своей весовой категории? □

Автомобили на тест предоставлены:
«КИА-Рио» – фирмой «АВТОГРАД НА ВАРШАВКЕ»;
«Шевроле-Лацетти» – фирмой «КЛАРУС-ТРЕЙДИНГ».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA RIO	CHEVROLET LACETTI	FORD FOCUS
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4240	4515	4488
ширина	1695	1725	1840
высота	1470	1445	1454–1497
база	2500	2600	2640
колея спереди/сзади	1470/1460	1480/1480	1535/1531
Радиус поворота, м	4,9	5,2	5,2
Снаряженная масса, кг	1064	1240	1270
Полная масса, кг	1580	1675	1750
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,3	11,5	11,9
Максим. скорость, км/ч	177	176	180
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/45	АИ-91–95/60	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,2	6,2	5,5
городской цикл	7,9	11,2	8,7
смешанный цикл	6,2	8,1	6,7
Кузов			
Количество дверей/мест		4/5	
Объем багажника (VDA), л	390	405	465
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация		Р4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см^3	1399	1598	1596
Степень сжатия	н.д.	9,5	10,0
Мощность, кВт/л.с.	70/97	80/109	74/100
при об/мин	6000	5800	5500
Крутящий момент, Н·м	125	150	150
при об/мин	4700	4000	4000
Трансмиссия			
Тип		переднеприводная	
Коробка передач	М5	А4	М5
Передаточные числа:			
I	3,61	2,88	3,58
II	2,05	1,57	2,04
III	1,37	1,00	1,41
IV	1,03	0,70	1,11
V	0,83	–	0,88
з.х.	3,58	2,30	3,62
Главная передача	4,05	3,75	4,06
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»	многорычажная
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем	
Тормоза:			
передние		дисковые	
задние		барабанные	
Размер шин	175/70R14	185/65R15	195/65R15
Безопасность			
Активная		ABS	–
Пассивная		2 подушки	1 подушка

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм

H1 H2 B1 B2 L1 L2 Vбаг. L3min/max H4 B3min

– поперечный размер

Модель	KIA RIO	CHEVROLET LACETTI	FORD FOCUS
L_1	895–1075	900–1095	950–1140
L_2	620–840	655–890	620–860
H_1	1000	1005	1025
H_2	935		955
B_1	1350	1390	1415
B_2	1333	1350	1380
$L_{3min-max}$	910–1575	900–1690	1000/1685
B_{3min}	1010	995	1055
H_4 (до полки)	535	495	515
$V_{баг.}$, л	348	368	460

ЕВРОАЗИАТ

Анатолий Фомин. Фото автора и «Хёндэ моторс»

Когда «Хёндэ-Гетц» в 2002-м вышел на российский рынок, ему на роду было написано стать бестселлером. Модная европейская внешность, хорошая сборка, неплохие ходовые качества и цена базовой модели около 10 тысяч долларов – опасных конкурентов при таком наборе меньше, чем пальцев на одной руке. Цифры говорят сами за себя: за девять месяцев 2005 года продано 11 456 «гетцев», за весь год по прогнозам получится не меньше 15 тысяч. Кстати, в Европе это самая популярная модель «Хёндэ» – с 2002 года продано более 600 тысяч машин, или 80% всего выпуска.

В общем, обновленному «Гетцу», который вышел на рынок в октябре, предшественник подготовил хороший старт.

МАРШРУТЫ ИСПАНСКИЕ

Времени на знакомство с новинкой немного: дорога от аэропорта до гостиницы, а назавтра обратный путь, который, правда, можно выбрать подлиннее… Но все равно, из пяти моторов и двух коробок передач все варианты не перебрать. Что сначала? С новым мотором 1,4 л? Нет, лучше что-нибудь экзотическое… Например, турбодизель. В довесок – модный красный салон, кожаные вставки на руле и рукоятке переключения передач. Выглядит очень нарядно.



В новом варианте приборной панели нет указателя температуры охлаждающей жидкости. Вместо нее две лампы: синяя – холодно, красная – перегрев.



Пульт управления аудиосистемой на руле.



Новые варианты внутренней отделки – с красными или синими вставками.



Трехструйные форсунки – неплохой аргумент в споре с грязью.



«Гетц», самый европейский автомобиль из Кореи, во втором поколении обращается к азиатским корням.

Кавалькада разноцветных «гетцев», набирая скорость, несется прочь от аэропорта. Главное – не отстать и не запутаться в развязках. Трогаться с места легко, передачи переключаются четко, мотор «везет» где-то с 1700 об/мин и не слишком шумит даже на максимальных 4500 оборотов, хотя в нормальном режиме выше 3500 раскручивать его нет большого смысла. В общем, не отстал, а на затяжном подъеме кое-кого и «сделал». А ведь бензиновые машины вроде помощнее…

Широкое шоссе сменилось узким серпантином, и уверенности несколько поубавилось. «Гетц» хорошо стоит на дороге, но легкий руль с невнятным нейтральным положением заставляет очень тщательно выбирать траекторию в быстрых поворотах. Пройти вираж без дополнительных корректирующих движений удается редко.

Шестьдесят километров пролетели незаметно, вот и парковка у отеля. Что скажет компьютер? Получается 6,5 л/100 км. А у бензиновых коллег? Ого, девять! Вроде сильно и не гнали… Жаль, но дизельных «гетцев» в России мы не увидим.

ПРИЯТНОЕ ЗНАКОМСТВО

Что выбрать наутро? Конечно, новый «один и четыре» с механической коробкой. И маршрут подлиннее. Вот и окраина Барселоны, уходящее в горы шоссе и… пробка. Впрочем, пугать москвича заторами – как ежа сами знаете чем. Пока стояли в тоннеле, «на всякий пожарный» решил уточнить по карте маршрут объезда и был удивлен – в перчаточном ящике появилась подсветка.

Что это за пробка? Всего-то минут 20 и снова свободно. Просто в правом ряду испустил дух и лужу масла старенький



Силовая структура кузова не изменилась – ее уровень пассивной безопасности по-прежнему достаточен, а 58% элементов кузова изготовлено из высокопрочной стали.



Сзади новые фонари и бампер, а противотуманный фонарь переехал в середину.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI GETZ 1,1	1,4	1,6
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		3825	
ширина		1665	
высота		1490	
база		2455	
колея спереди/сзади		1450/1440	
Радиус поворота, м		5,0	
Снаряженная масса, кг	997	1095	1108
Полная масса, кг		1530	
Время разгона 0-100 км/ч, с	15,6	11,2 (13,9)	9,6 (11,9)
Макс. скорость, км/ч	154	174 (167)	180 (170)
Топливо		АИ-95	
запас топлива, л		45	
Расход топлива, л/100 км: городской цикл	6,9	7,4 (9,1)	7,6 (9,2)
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация		P4	
Число клапанов	12	16	16
Рабочий объем, см³	1086	1399	1599
Степень сжатия	10,1	10,0	10,0
Мощность, кВт/л. с.	48/66	71/97	78/106
при об/мин	5500	6000	5800
Крутящий момент, Н·м	99	125	144
при об/мин		3200	
Трансмиссия			
Тип		переднеприводная	
Коробка передач	M5	M5 (A4)	M5 (A4)
Ходовая часть			
Подвеска: спереди		независимая типа «Мак-Ферсон»	
сзади		упругая поперечная балка	
Рулевое управление		реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние		дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	барабанные (дисковые)	дисковые
Размер шин	155/80R13	175/65R14	185/55R15
Безопасность			
Активная	Дополнительно ABS, EBD	Дополнительно ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, дополнительно ESP
Пассивная		Подушка безопасности водителя, дополнительно: фронтальная подушка пассажира, боковые подушки, активные подголовники	

НАУКА МАРКЕТИНГА

Вы не верите рекламе? А зря, это чистая правда. Просто не вся. Новый «Гетц» действительно дешевле прежнего. Базовая цена машины 10 190 долларов – на 120 долларов меньше! Вы получите машину без кондиционера и ABS, на стальных 14-дюймовых колесах с колпаками, одной подушкой безопасности, складным разрезным задним сиденьем, полкой багажника и аудиоподготовкой. Только теперь вместо двигателя 1,3 л/ 82 л.с. – 1,1 л/ 66 л.с.

Мотора 1,3 л больше нет, вместо него заметно более резвый шестнадцатиклапанный 1,4 л. С ним цена начинается уже от $11 390. А хорошо укомплектованная машина с «механикой» потянет на $13 390. Это на 420 «зеленых» дороже, чем дорестайлинговый «Гетц» в аналогичной комплектации.

Впрочем, самая дорогая трехдверная версия с мотором 1,6 л и автоматической коробкой передач стоит $15 890 – всего на 50 долларов дороже, чем прежняя. А с «механикой» и вовсе столько же, $14 890. Образец грамотного маркетинга – ценовая вилка почти не изменилась, но потенциально самые покупаемые автомобили стали заметно дороже. Прибыль превыше всего!

«Дискавери». Зато было время оценить удобство троганья и езды на малых оборотах. Это «городское» упражнение выполняется без проблем.

А когда наконец удалось разогнаться, оказалось, что руль на бензиновой версии более четкий. Хотя не покидает ощущение, что «дорестайлинговые» машины были более послушными. Новый двигатель не только тяговитый, но и достаточно мощный – перестроиться в левый ряд даже в плотном потоке несложно. До 3500 оборотов мотор довольно тих, выше его шум доминирует даже на высокой скорости. Впрочем, не по-европейски «длинные» передачи позволяют пребывать в акустическом комфорте до 130–140 км/ч.

Вот и остановка на кофе. Время еще терпит, а потому можно взять экономичный «Гетц» с модернизированным 66-сильным мотором 1,1 л. Кстати, по сравнению с прежним у него увеличена степень сжатия (с 9,6 до 10,1), немного (на 2 л.с.) выросла мощность и, конечно, выполняются требования Евро IV. Теперь на российском рынке предложат и такие машины. Поехали? Вот и первый сюрприз. До 80 км/ч динамика вполне приемлемая, видимо, благодаря большему передаточному числу главной пары. Разогнавшись до 130 км/ч, обнаружил, что в салоне почти так же тихо, как и в более мощном автомобиле. (Это уже потом, в самолете, заглянув в спецификацию, выяснил, что отличаются не только главные пары, но и числа четвертой и пятой передач.) «Гетц» не «заточен» на максимальную динамику – даже со слабым мотором он будет комфортным и экономичным на трассе. Хотя первый же затяжной подъ-



Двигатель 1,4 л – такой же, как у нового «КИА-Рио».



Базовый мотор 1,1 л – с тремя клапанами на цилиндр.

Турбодизель мощностью 65 или 81 кВт пока поставлять в Россию не планируется.





Отличия спереди – новые фары, капот, бампер, крылья.

ем покажет его истинную мощность... С маленьким мотором «грузовой» навык обгонять с хода не повредит.

Вопреки худшим ожиданиям, дорога в аэропорт оказалась почти пустой. Красивое шоссе вьется среди холмов, периодически открывая вид на величественную и причудливую гору Монтсеррат. Почему приятное знакомство обязательно коротко?

СУХОЙ ОСТАТОК

Обновление «Хёндэ-Гетц» едва ли можно назвать серьезной модернизацией. Но отличия есть не только во внешности, но и в характере. Приняв для первого «Гетца» европейский дизайн и настройки шасси, инженеры «Хёндэ» теперь, похоже, решили отыграть назад. Новый автомобиль в европейском варианте оказался немного комфортнее, но заметно «дальше» от водителя. Да и внешность стала менее выразительной и более корейской. Едва ли эта перемена устроит абсолютно всех, особенно из числа владельцев прежней машины. Но для вновь прибывших поклонников рекламный слоган «As good as it Getz» (от английской идиомы «Лучше не бывает» он отличается одной буквой) будет справедливым. По крайней мере, с учетом цены.



«Шкода», конечно, уступает МиГ-25 в скорости, но на дороге у нее немного соперников.

НЕ СКУЧНО И НЕ ХЛОПОТНО

Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков

– У нас есть новая «Октавия RS»! – звонок из представительства «Шкоды» не застал врасплох.

– Конечно, берем!

ЗЕЛЕНАЯ МЕТКА

В подземном гараже меня ждала лимонно-желтая «Шкода-Октавия RS» предыдущей модели. Автомобиль последнего образца появится у нас не раньше весны. Поскольку «Шкода» выпускает одновременно и старую, и новую «октавии», такие казусы возможны. К обозначению машин прежнего поколения добавили приставку «Tour». Впрочем, эту «Октавию RS» официально не поставляли в Россию раньше, так что ее с полной уверенностью можно назвать премьерой.

Традиционно спортивные версии «Шкоды» маркируют буквами RS и зелеными шильдиками, напоминающими латинскую V. Так же помечены тормозные суппорты (задние диски у RS вентилируемые). По сравнению с обычной «Октавией» здесь иные настройки подвесок, шины, бамперы, задний спойлер.

Но самое заметное отличие, конечно, в двигателе. Более высокое давление наддува позволяет снимать с 1,8 л полных 180 л.с. без заметных потерь в удобстве использования. Это надо проверить…

ЖЕЛТАЯ БЕСТИЯ

Поздний октябрь и забитые столичные улицы – не лучшее место, чтобы порезвиться, тут хотя бы неспешно катиться. В свое время «фольксвагеновский» 1,8T удивил феноменальной для наддувного мотора гибкостью. Сегодня пальма первенства у его последователя 2,0TFSI, но мотор «Октавии RS» уступает ему не так уж много. Конечно, до 1500 об/мин он едва ли способен на подвиги, но потом «везет» даже на пятой передаче. А с 2000 и до ограничителя на 6500 об/мин мощное ускорение гарантировано. Пустить пыль (резиновую) в глаза? Пробуксовка возможна и на первой, и второй передачах на сухом асфальте. Если, конечно, выключить ESP (дополнительное оборудование) или ASR – обязательную противобуксовочную систему.

Однако по-настоящему оценить преимущества мотора можно лишь на загородном шоссе. Легкость, с которой «эрэска» совершает обгоны, не всем дается и с трехлитровым двигателем… Выше 80 км/ч для разгона годится любая передача, остается лишь выбрать по настроению – ленивую пятую, резвую четвертую или яростную третью. В любом случае соперник остается без единого шанса.

Черно-белые сиденья рассчитали, не иначе, на мои «среднестатистические» параметры. Подушку до упора вниз, спинку вертикальнее, руль немного на себя и вниз – идеальная посадка найдена за 10 секунд. Немного подогнать поясничную поддержку, и вопросов не остается совсем. Удивительно, но неудобств не почувствовали и коллеги бо-

SKODA OCTAVIA RS

- Премьера заряженной «Октавии» состоялась осенью 2000 года. Российская премьера – в 2005-м. Варианты кузова – хэтчбек и универсал.
- Двигатель: бензиновый 1,8 л (180 л.с.).
- Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.
- Цена в России: от $24 800.

Крены в поворотах невелики, однако при торможении передний бампер чуть не скребет по асфальту. Просвет под двигателем – всего 119 мм.

лее солидных габаритов. Над сиденьем явно потрудились мастера своего дела.

Основная и по сути единственная проблема салона «Октавии» – недостаток длины: за рослым водителем и передним пассажиром сидеть некомфортно. Что касается немалого багажника, к привычной похвале добавлю ложку дегтя – дополнительные усилители кузова в зоне арок задних колес не позволяют возить длинные и широкие грузы. Такова расплата за спортивные настройки шасси, которые требуют большей жесткости кузова. В остальном, кроме цвета и материалов, ничего нового.

В настройках подвески очень сложно найти компромисс. Хочется «гоночной» управляемости – получается костотряс, не хочется тормозить перед колдобинами – по дороге плавает «баржа». «Шкоду-Октавия RS» подвеской для плохих дорог не оснащают. В серьезном повороте при малейшей «волне» нижний край бампера проносится в считанных сантиметрах над асфальтом. Разумеется, дачные грунтовки противопоказаны.

Резвые обгоны, интенсивные торможения, городские пробки… А 95-й по 18 рублей. АИ-98, который требуется для полной реализации всех возможностей

Подлокотник – опция за 187 долларов. Спортивный кожаный руль – стандартная комплектация RS.

Спидометр с нелинейной шкалой заканчивается на отметке 270 – 35 км/ч «в запасе».

Главное не количество, а четкость включения – пяти передач «Октавии RS» вполне достаточно.

Контрастная комбинированная обивка на заднем сиденье штатная, подлокотник – тоже.



Четыре цилиндра, 20 клапанов, 180 л.с. и один регулируемый турбокомпрессор. Не хватает блестящей эмблемы на кожухе.

Растяжки слегка ограничивают возможности RS как перевозчика.

Зеленые суппорты – непременный атрибут «шкод» с шильдиком RS.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SKODA OCTAVIA RS
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4507
ширина	1731
высота	1413
база	2508
колея спереди/сзади	1500/1487
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная масса, кг	1325
Полная масса, кг	1810
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,9
Макс. скорость, км/ч	235
Топливо/запас топлива, л	АИ-95-98/55
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,4
городской цикл	10,8
смешанный цикл	8,0
Кузов	
Количество дверей/мест	5/5
Объем багажника (VDA), л	528/1328
Двигатель	
Расположение	спереди поперечно
Конфигурация	P4
Число клапанов	20
Рабочий объем, см³	1781
Степень сжатия	9,5
Мощность, кВт/л.с.	132/180
при об/мин	5500
Крутящий момент, Н·м	235
при об/мин	1950–5000
Трансмиссия	
Тип	переднеприводная
Коробка передач	M5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем
Тормоза:	
передние/задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	205/55R16

РЕЗЮМЕ

Skoda Octavia RS – как раз то сочетание удобства и спортивности, с которым не скучно и не хлопотно жить.

 Мощный и экономичный двигатель, отличная динамика разгона, эффективные тормоза, удобное место водителя, большой трансформируемый багажник.

 Малый дорожный просвет, небольшая энергоемкость подвески, мало места для ног задних пассажиров, высокие цены на дополнительное оборудование.

двигателя, еще дороже. Радует, что бортовой компьютер после всех этих экзерсисов так и не взял отметку 12 л/100 км. Врет? Если только вместе со счетчиком бензоколонки: на 212 км ушло 25 литров.

Попробуем спокойную манеру езды? Теперь выходит меньше 9 л/100 км. Это при средней скорости, которая как раз соответствует разрешенной правилами за городом… Приятный сюрприз при такой динамике!

СОЧЕТАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Изобилие «характерных особенностей» делает повседневную езду на ярких машинах чрезвычайно утомительной. «Октавия RS», напротив, отличается покладистым характером и несомненной практичностью. Разгонная динамика успешно сочетается с экономичностью, мощные, хорошо переносящие напряженные режимы тормоза удобны и легки в обращении не только на бетоне трассы, но и в спокойном городском движении, умеренно быстрый руль не напрягает на шоссе и понятен в серьезных поворотах. Конечно, до нынешних лидеров с многорычажными подвесками и колесами 40-процентного профиля «Октавии RS» далеко, но ведь и цена ее стартует с 25 тысяч долларов.

Для «Октавии» первого поколения, может, и дорого, но для 180-сильного хэтчбека с огромным багажником и богато отделанным салоном – довольно интересное предложение. В пассиве небольшой дорожный просвет и низко висящий передний бампер – на неровностях надо быть предельно аккуратным. И еще – цены на дополнительное оборудование: 686 долларов за ESP, 514 за климат-контроль, 186 за центральный замок с дистанционным управлением. Должно быть, это «компенсация» за приемлемую цену собственно автомобиля… □

КОНКУРЕНТ

Сергей Мишин, Александр Костянов.
Фото: Констатин Якубов, АВТОВАЗ

Еще не все модификации «Калины» поставлены на конвейер, а ВАЗ готовится к производству очередной новинки. Что делать – конкуренция с каждым годом становится все жестче, надо пошевеливаться! И вот уже посетители выставки «Мотор Шоу-2005» разглядывают два симпатичных автомобиля Lada Priora.

Это прототипы нового семейства, которое, в отличие от «десятого», удостоилось собственного имени – «Приора», с намеком на скорую приоритетность этих машин в заводской гамме.

СТИЛЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Экстерьеры новинок с кузовами седан и хэтчбек вполне современны, хотя некоторое сходство с «десятками» все же заметно. Создатели «Приоры» с особой тщательностью проработали именно те элементы, дизайн которых на «десятках» вызывал неоднозначную реакцию потребителей. Например, здесь нет тяжелого «зиловского» капота, а задние колесные арки более открыты, благодаря чему корма выглядит элегантней. Задняя стойка кузова «Приоры» составляет одно целое с крылом, поэтому не нужно пластиковое обрамление заднего бокового окошечка – без него и проще, и изящнее.

В едином стиле блок-фары и большие овальные фонари. Высокопрочная пластмасса рассеивателей на основе поликарбонатов лучше, чем стекло, противостоит мелким камешкам и гравию, летящему из-под колес. В переднем бампере комплектации «люкс» будут еще и малогабаритные противотуманные фары.

Дополняют композицию элегантная облицовка радиатора с крупной фирменной ладьей и рельефные молдинги на передних стойках кузова: они к тому же защищают стекла дверей от брызг при работе стеклоочистителей.

Благодаря этому, а также чуть возросшей длине и аккуратным тоненьким зазорам между кузовными деталями «Приора» выглядит более стильной и солидной по сравнению с «десяткой». Вряд ли будущему владельцу вздумается установить на нее пышный пластиковый обвес, весьма популярный на предыдущих моделях.

Помимо внешней привлекательности, новые формы кузова обеспечивают «приорам» хорошую аэродинамику, а





Интерьер «десятки» полностью переработан и вполне соответствует современным требованиям автомобильной моды.

Черные цифры на белом фоне – такое сочетание более контрастно и нарядно.

Блок управления стеклоподъемниками, регулировкой и обогревом зеркал под рукой.

Переключатель света теперь на «торпедо», слева от рулевой колонки.

конструкция – пассивную безопасность. По данным вазовских испытателей, коэффициент аэродинамического сопротивления у седана всего 0,32, что вполне соответствует уровню зарубежных аналогов. Кроме того, при движении с высокой скоростью удачное сочетание подъемных и прижимных сил на передней и задней осях достигнуто без каких-либо спойлеров и антикрыльев. А тщательно подобранная энергоемкость переднего бампера и отсутствие жестких и острых кромок существенно снижают травмирование пешехода при наезде. При этом прочность бамперов достаточна для того, чтобы при столкновении с препятствием на скорости до 5 км/ч энергия удара полностью поглощалась ими, не повреждая другие детали кузова.

ИНТЕРЬЕР

Как и на «калинах», двери «приор» отпираются с брелока. Теперь они с двойным уплотнителем и так называемыми бесшумными замками. Интерьер ничем не напоминает «десятый». Часть его специально разработали для новых машин, а рулевое колесо, комбинация приборов, подрулевые переключатели и еще коекакие мелочи максимально унифицированы с «Калиной». В целом весьма симпатично и очень удобно. К примеру, рукоятки для продольной регулировки передних сидений переместились в более доступное место. А вращать маховичок наклона спинки гораздо легче.

Электростеклоподъемники теперь с ограничителем усилия, да стекло случайно не поднимешь – клавишу нужно тянуть на себя. Таковы требования международных стандартов. Кстати, все стекла будут только атермальными.

Консоль на тоннеле пола – одновременно и подлокотник с ящичком для мелочи и гнездом под сотовый телефон с разъемом для зарядного устройства. А рядом с потолочным блоком плафонов появился бокс для очков.

В комплектации «люкс» предусмотрены кондиционер, две подушки безопасности, преднатяжители ремней передних сидений, электрообогреваемые зеркала. Дополнительно – жалюзи радиатора с автоматической регулировкой, предпусковой подогреватель, звуковое предупреждение о включенных фарах, световые сигнализаторы открытого капота и крышки багажника, система автоматического управления стеклоочистителем с датчиком дождя и парктроник. Кроме того, ABS с регулировкой тягового усилия – а значит, исключена блокировка колес (читай, потеря управляемости) и пробуксовка при трогание на скользком покрытии. Что ж, проект довольно амбициозен, и хочется верить, что серийная «Приора» будет вполне ему соответствовать.

О ТОМ, ЧТО СКРЫТО ОТ ГЛАЗ

А теперь давайте знакомиться с «матчастью». Поднятый капот удерживают не



Люк в задней спинке – некоторая альтернатива багажнику на крыше. Две пары лыж, к примеру, вполне можно перевозить и в салоне.

Багажник хэтчбека несколько меньше, чем седана, но позволяет перевозить крупногабаритные вещи.



Под капотом модернизированный двигатель ВАЗ-21124 с облегченными шатунами и поршнями. Новая ЭСУД с контроллером Bosch M7.9.7 обеспечивает Евро III и Евро IV.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	LADA PRIORA (седан)	LADA PRIORA (хэтчбек)
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4400	4210
ширина	1680	
высота	1420	
база	2492	
колея спереди/сзади	1410/1380	
Радиус поворота, м	5,4	
Снаряженная масса, кг	1080	
Полная масса, кг	1580	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	
Максим. скорость, км/ч	185	
Топливо	АИ-95	
запас топлива, л	43	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,4	
городской цикл	9,8	
смешанный цикл	7,1	
Кузов		
Конструкция	седан	хэтчбек
Количество дверей/мест	4/5	5/5
Объем багажника, л	430	370
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1596	
Степень сжатия	9,8	
Мощность, кВт/л.с.	72/98	
при об/мин	5800	
Крутящий момент, Н·м	145,0	
при об/мин	3600	
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	185/60R14	

При разумной цене и хорошем качестве «Приора», вероятно, сможет конкурировать в России с продукцией сборочных производств мировых брендов.

газовые упоры, а обычная откидная штанга. Это и дешевле, и разумнее – открывать капот у современного автомобиля приходится не так уж часто.

Двигатель только шестнадцатиклапанный, внешне ничем не отличается от ВАЗ-21124 рабочим объемом 1,6 литра. На деле же мотор модернизирован. Новый кривошипно-шатунный механизм с облегченными поршнями и шатунами позволил снизить механические потери и поднять максимальную мощность с 66 до 72 кВт и крутящий момент со 131 до 145 Н·м, а доработанная ЭСУД с контроллером Bosch M7.9.7 обеспечивает не только выполнение норм Евро III и IV, но и надежный зимний пуск двигателя. Для передачи возросшего крутящего момента и увеличения срока службы изменена конструкция сцепления: усилена пружина нажимного диска, введена автоматическая регулировка.

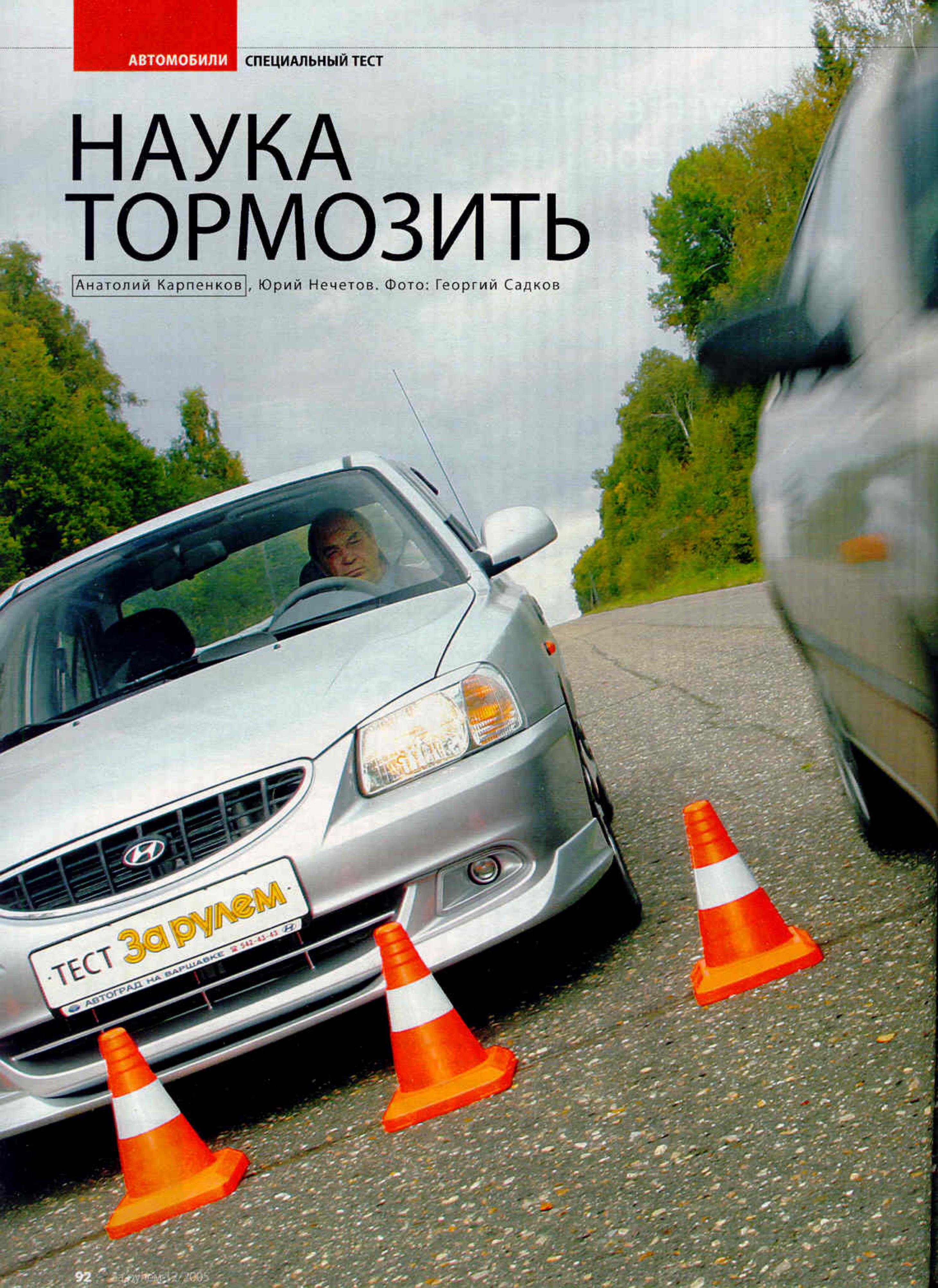
Чтобы уменьшить шум и вибрации, кузов сделали жестче (по сравнению с «Ладой-110» здесь введены 12 дополнительных элементов, усиливающих его основание) и снабдили более эффективной шумоизоляцией. Кроме того, на машине новые, более «тихие» впускной тракт и выпускная система.

Подвеска с энергоемкими верхними опорами и двумя стабилизаторами поперечной устойчивости призвана обеспечить «Приоре» уверенное движение и незначительные крены в поворотах. Существенно облегчат управление электроусилитель руля и девятидюймовый вакуумный усилитель тормозов. Кстати, по желанию покупателя вместо электрического можно будет установить гидроусилитель руля.

Первое знакомство с машиной произвело на нас благоприятное впечатление. Теперь дело за «малым» – поскорее перенести новинку на заводской конвейер, обеспечив столь же высокий уровень исполнения и разумную цену. Начало производства запланировано на 2007 год. Первым будет седан (заводское обозначение 2170), затем хэтчбек (2172), а чуть позже и универсал (2171). Какое-то время новое семейство будут выпускать параллельно «десятому», а в перспективе – полное замещение. □

НАУКА ТОРМОЗИТЬ

Анатолий Карпенков, Юрий Нечетов. Фото: Георгий Садков





Точку остановки машины с ABS менее совершенная версия без электроники пролетает на скорости 40–50 км/ч!

Едем из отпуска – за окном благодатный Краснодарский край, в багажнике еще есть место…

– Персики! Стой!!! – вскрикивает жена. Взгляд в зеркало, щелчок правым поворотником – и я пытаюсь резко затормозить на припорошенной песком обочине. Какое там – с заблокированными передними колесами и почти свободно катящимися задними «КИА-Рио» пролетел придорожный рынок – пришлось пятиться задом. Обидно: помнится, ВАЗ-2111 тормозил куда лучше. В чем же дело?

С ЭЛЕКТРОНИКОЙ И БЕЗ

Максимальное замедление автомобиля достигается при небольшом проскальзывании в пятне контакта – около 20%. Чуть недотормозил – и путь до остановки увеличился. Перетормозил – машина пошла юзом. До появления ABS эту грань приходилось ловить водителю. А поскольку человеку легче всего дозировать усилие на педали в диапазоне примерно 24–26 кг, соответственно настраивали и вакуумный усилитель. Делать его очень мощным опасно – поймать разницу в сотни граммов сложнее, чем в килограммы. Соответственно, возрастает риск заблокировать колеса и потерять управление, особенно на скользком покрытии.

У груженого автомобиля блокировка, естественно, наступает при большем усилии на педали – водитель должен это учитывать. Но компенсировать перераспределение нагрузки – а ведь дополнительный вес приходится в основном на заднюю ось – он не может. За этим следит регулятор распределения тормозных сил по осям (его чаще называют «колдуном»). Увеличилась нагрузка на задние колеса – добавилась и тормозная сила.

С появлением антиблокировочных систем задача водителя упростилась: грань эффективного торможения теперь ловит электроника. А значит, вакуумный усилитель, да и всю систему можно и нужно делать мощнее. Но проблема в том, что в России, например, покупатели охотнее тратятся на кондиционер, «музыку» и другие элементы комфорта, чем на средства безопасности. В результате ABS часто оказывается в списке опций, а на дорогах появляются машины с мощными тормозами, из-



У переднеприводных автомобилей нагрузка распределяется по осям примерно в соотношении 60:40. При интенсивном торможении распределение меняется на 80:20 – из-за динамической разгрузки кормы тормозную силу на ней приходится существенно ограничивать.



Вентилируемые передние тормоза «Фокуса» хорошо охлаждаются и не склонны к перегреву – после серии торможений дистанционный термометр показал лишь 142°C.



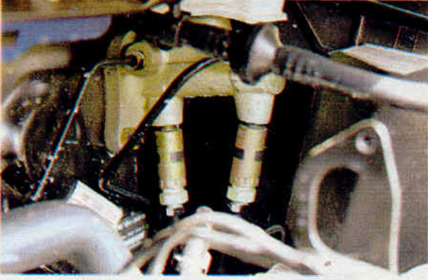
У «Логана» спереди невентилируемые дисковые тормоза – они разогрелись до 469°C. Спортивный стиль езды с частыми интенсивными торможениями не для них.

ДО УПОРА!

У многих владельцев машин с ABS существует стойкое убеждение – «захрюкала» система при торможении – значит, сильнее давить на педаль тормоза не нужно. Дескать, и так уже колеса блокируются. Мы попытались наращивать усилие в диапазоне от начальных 22 кг до четверти тонны. При малых усилиях разброс результатов достигает трех метров – есть и отличные, и «так себе». При высоких усилиях на педали показатели куда стабильнее, а тормозной путь пусть немного, но короче. Между прочим, ABSолютно лучший результат в торможении показан при усилии на педали 255 кг – «Форд-Фокус» с ABS и дисковыми тормозами сзади, выступая вне зачета на колесах 205/55R16 Continental Premium Contact, остановился через 36,3 м. Отсюда вывод – при экстренном торможении на машине с ABS педаль нужно давить изо всей силы! Цена обретенного опыта – погнутая педаль в одной из машин.







Специальные клапаны на главных цилиндрах «Акцента» (слева) и «Фокуса» ограничивают давление в задних тормозных механизмах независимо от нагрузки.

начально рассчитанными на электронную «узду», но… без таковой. Чтобы разобраться, как работают тормоза, утратившие ABS, мы взяли три пары автомобилей: «Хёндэ-Акцент», «Рено-Логан» и «Форд-Фокус».

УРОКИ ТОРМОЖЕНИЯ

С антиблокировочной системой тормозить легко: сильный удар по педали, и через три секунды стрекота электроники машина останавливается. Пять – семь торможений подряд прогревают колодки и покрышки и позволяют сократить дистанцию на несколько метров. Вот как выглядят результаты торможений со 100 км/ч: «Акцент» – 43,6 м, «Логан» – 42,9 м, а «Фокус» и вовсе 38,9 м!

Без ABS тормозить несравненно сложнее – нужно точно дозировать усилие на педали, пытаясь удержаться на грани блокировки. А усилие это постоянно «плывет» по мере прогрева тормозов и шин – приходится кататься, остужать механизмы… В общем, морока. Как оказалось после длительной «пристрелки», те же модели на таких же покрышках, но без ABS останавливаются куда медленнее: «Акцент» – через 51,0 м, «Логан» – 51,9 м, «Фокус» – 46,7 м. Тормозной путь возрос на 7–9 м или около 20% – достаточно, чтобы «собрать» одну-две машины впереди.

АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ

Раньше тормоза настраивали так, чтобы избежать опережающей блокировки задних колес, ведущей к заносу и потере управления. Сегодня эту и более сложные задачи легко решает антиблокировочная система – она вообще не допускает блокировки колес. Однако в случае ее изъятия приходится идти на принудительное ограничение эффективности задних тормозов.

Ограничить тормозную силу на корме можно по-разному. На «Рено-Логан» в упрощенной версии вместо ABS установили простой, но вполне работоспособный «колдун». Полная нагрузка (пять человек плюс 50 кг в багажнике) хотя и увеличила исходно немалый тормозной путь, но всего на 1,8 м (3%) – до 53,7 м.

В «Хёндэ-Акцент» и «Форде-Фокус» реализована другая схема – в отсутствие электроники на главном тормозном цилиндре стоят специальные клапаны, ограничивающие давление в заднем контуре независимо от нагрузки. Причем настолько, чтобы корма не блокировалась даже у порожней машины на скользком покрытии. Из-за этого при увеличении нагрузки задние колеса явно недотормаживают. Контрольные замеры это полностью подтвердили: загруженный балластом «Фокус» прибавил сразу 10,7 м (23%) и остановился лишь через 57,4 м!

Особенно велика разница в сравнении с груженой машиной с ABS, которая останавливается всего через 40,2 м – путь на 17,2 м или 43% короче! Точку ее остановки «Форд» без ABS проходит на 54 км/ч – если собираетесь возить семью, трижды подумайте, стоит ли экономить на безопасности. Необходимо учитывать и то, что работающие вполсилы задние тормоза прирабатываются дольше обычного – в начале эксплуатации тормозной путь редакционных машин без ABS был больше еще на шесть–восемь метров (ЗР, 2005, № 9).

РЕЗУЛЬТАТЫ ТОРМОЗНЫХ ИСПЫТАНИЙ, м

		С ABS	Без ABS	Ухудшение	
				абсолютное, м	относительное, %
«Хёндэ-Акцент»	2 чел. + 20 кг	43,6	51,0	7,4	17
«Рено-Логан»	2 чел. + 20 кг	42,9	51,9	9,0	21
	5 чел. + 50 кг	42,3	53,7	11,4	27
«Форд-Фокус»	2 чел. + 20 кг	38,9	46,7	7,8	20
	5 чел. + 50 кг	40,2	57,4	17,2	43

ДО ДЫМА НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО

Бытует также мнение, что на машине без ABS тормозить надо «в пол», до дыма! Дескать, так эффективнее всего. Мы, естественно, попробовали. Чтобы сберечь колеса, торможение проводили с 50 км/ч. Результат – 11,5 м в аккуратном торможении на грани блокировки и усилии на педали 17 кг и ровно столько же в дыму горящей резины, с полной блокировкой носа и усилии за 200 кг. Комментарии излишни – чуда не случилось, тормозной путь короче не стал. Зато налицо полная потеря управления и уход машины с прямолинейной траектории.



Если есть выбор – не жмитесь, приобретайте машину с ABS. Никакое мастерство не поможет настолько сэкономить метры тормозного пути!



На тормозном стенде задние колеса «Рено-Логан» без ABS не удалось заблокировать ни в порожнем, ни в груженом состоянии при усилии на педали 245 кг. При этом задние пассажиры упирались в спинку кресла, чтобы ее не сломал водитель.

УПРАЖНЕНИЕ ДЛЯ БОДРОГО КАМАЗА

Формально к производителям претензий нет. Очень мягкое Правило ЕЭК ООН № 13, по сути, требует хоть какой-нибудь тормозной системы – минимально допустимое замедление для легковых автомобилей составляет всего 5,8 м/с^2, что соответствует тормозному пути 67 м со 100 км/ч. Это упражнение выполнит и КамАЗ, а вот перевыполнение норматива – вопрос конкуренции.

В развитых странах граждане привыкли беспокоиться о своем здоровье и безопасности. России пока до этого далеко – здесь недорогие иномарки расхватывают, как горячие пирожки, и лишние деньги на средства безопасности предпочитают не тратить. Беда в том, что появившийся десяток лет назад стереотип, будто хороший водитель способен «перетормозить» ABS, ныне не работает. Любую современную машину изначально проектируют под электронные системы безопасности, и никакой производитель ради небольших продаж в третьих странах не станет создавать другие тормоза – он лишь изымет электронику из существующих. Но цена устранения ABS – лишний десяток метров тормозного пути! □



АНАТОЛИЙ ЮЛЬЕВИЧ КАРПЕНКОВ

6.11.1947–12.10.2005

Это последний материал, над которым работал Анатолий Юльевич. Тормозить целый день – монотонная и утомительная работа. А когда она еще и не клеится... Результаты «плывут», цифры не лезут ни в какие ворота...

Выбравшись из-за руля, Юльич сунул в зубы неизменную сигаретку, в крепких выражениях прокомментировал сделанное и задумался. Никто не сомневался, что он докопается до сути, что-нибудь придумает и завтра с утра работа будет завершена... Завершали этот тест другие, и намного позднее. Назавтра с утра свалились иные проблемы. Анатолий Юльевич умер на полигоне, куда почти 35 лет назад он пришел работать после окончания Московского автомеханического института. Где начинался его путь инженера и испытателя .

После полигона вкалывал в автохозяйствах, потом снова должность инженера-испытателя, уже на АЗЛК. Уговорить Юльича перейти в редакцию «За рулем» было непросто. «Какой из меня журналист», – ворчал он, однако согласился и быстро завоевал здесь непререкаемый авторитет. Его уважало начальство и боготворила молодежь. Со всеми автомобильными (а порой и неавтомобильными) проблемами шли к нему. Последним аргументом в споре обычно становилось: «Так Юльич сказал!». Редактор, навострив уши, ждал его вердикта после очередного теста.

Подпись «Анатолий Карпенков» нечасто появлялась под статьями в журнале, но в большинство материалов вложен и его труд. Так будет и впредь – нереализованные идеи Анатолия Юльевича будут воплощать те, кто многому у него научился. Ведь лучшая память о человеке – в его делах и его учениках.

ПАДЧЕРИЦА

Сергей Мишин

SKODA OCTAVIA A5

Изготовитель:	«ШКОДА АВТО», ЧЕХИЯ
Год выпуска:	2005
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с июня 2005
Пробег на момент отчета:	12 600 км

Эту «Шкоду» мы купили для испытаний шин «иномарочной» размерности 195/65R15. Конечно, будут у нее и другие заботы – ведь создана она на платформе «Фольксвагена-Гольф» пятого поколения, одной из самых современных моделей на рынке.

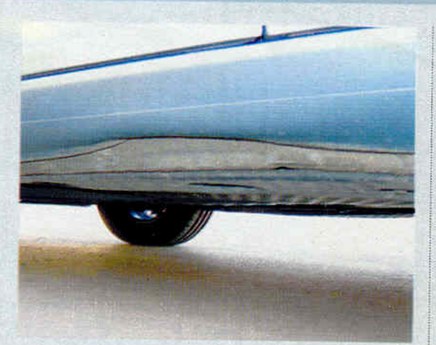
Машине с первых дней пришлось включаться в настоящую работу. Одна только «переставка» нагружает подвеску и кузов так, что впору тестовый километр приравнивать к трем в обычной эксплуатации. Чтобы не делать наши испытания слишком уж интенсивными, решили разбавить шинный экстрим «отпускным» пробегом. Поездка обычная: четыре человека плюс багаж, пробег – 6 тысяч километров. Вполне достаточно, чтобы о машине сложилось устойчивое впечатление.

«Шкода» радует просторным салоном и множеством емкостей для мелких вещей. Для каждой найдется свое место, только шоколадку (резерв водителя) определили в «бардачок» – там она не растает даже в сильную жару. Если, конечно, включен кондиционер – климатическая установка сообщается с вещевым ящиком отдельным каналом.

У сиденья водителя достаточно регулировок, но идеальной посадки за рулем подобрать так и не удалось. Жесткая кромка длинной подушки неприятно давит под коленями.

Заднее сиденье будто и широкое, для троих, но середина столь жесткая, что высидеть на ней можно не более

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ «ОКТАВИИ»



Порог легко сминается опрокидывателем, теперь пользуемся только домкратом.



Крючок блокировки капота «выпрыгивает» из решетки радиатора.



Болты колес мы заменили шпильками – при испытаниях шин это удобнее.



На лючке заправочной горловины напоминание не только о давлении в шинах, но и о том, что в бак можно заливать бензин с октановым числом от 91 до 95.



Багажник просто огромный, а сеточка (продается отдельно за 900 рублей) поможет закрепить мелкие вещи.



VIN-код машины расположен в левом нижнем углу ветрового стекла, для его проверки не требуется открывать капот.

получаса. К тому же конструкторы, видимо заботясь о том, чтобы головы пассажиров не упирались в потолок, опустили подушку очень низко. В итоге «мыслям» просторно, зато сидишь словно на корточках.

Отопление и вентиляция довольно эффективны, но справиться с запотевшими стеклами во время дождя одним только обдувом не удается, особенно если дождь затяжной. Но стоит включить кондиционер и добавить тепла, как стеклам возвращается прозрачность.

Считается, что высокий порог защитит пассажиров при боковом ударе – только его внешние панели настолько тонкие, что при попытке использовать опрокидыватель в ходе шинных тестов порог смялся, будто картонный.

Багажник огромен – 560 литров! Отпускная поклажа, включая спальные мешки, запас провианта и неизбежные в поездке покупки, не смогла до отказа заполнить его объем. А если сложить сиденье, то войдет, пожалуй, и холодильник. Впрочем, есть замечание – когда открываешь багажник в дождь, с заднего стекла стекает на вещи изрядная порция воды.

«Музыка» с двумя дополнительными динамиками для задних дверей стоила 3500 рублей, зато ее установка на фирменной станции обошлась почти вдвое дороже – 6400. Почему? В гнездо панели помещается только штатный приемник «Шкоды». Пришлось ставить новую панель с «евроместом».

В неспешном движении восхищает тишина! Мотора совсем не слышно – пока обороты не перевалят за 3000. Однако и силушки у скромных для тяжелой машины 1600 кубиков хватает только на размеренную, спокойную езду. Уверенные, ровные «низы» позволяют трогаться на небольших оборотах, лишь сцепление плавно отпусти. Разгон степенный, несколько оживляется с четырех тысяч. Однако тишины от мотора тогда не жди, а потому крутить его до разрешенных 6500 об/мин не хочется. Кстати, эти цифры на тахометре не совсем логичны, поскольку максимальная мощность (по паспорту) приходится на 5600.

Зато до 100 км/ч кажется, что ты бесшумно плывешь над дорогой и только через несколько сотен километров ухо улавливает сопение гидроусилителя.

«Слабое звено» машины – пакет подвески для плохих дорог. Конечно, благодаря ему у европейской «Шкоды» «русский» дорожный просвет, но шум, с которым работает такая подвеска, настораживает. С первых километров кажется, что добрая половина крепежа в ней просто не затянута – даже на небольших кочках она издает стуки и лязги. Сетуют на шумность подвески и другие владельцы «шкод». Есть претензии к управляемости и плавности хода. Последняя, например, хороша лишь при полной загрузке, а пустая машина воспринимается как излишне жесткая. Тот же эффект с управляемостью – к груженой машине замечаний нет, зато порожняя может преподнести сюрприз. Если на дуге быстрого виража ты понял, что скорость высоковата и просто сбросил газ – «Шкода» активно сдвигает корму наружу даже на сухом асфальте, требуя немедленных и четких действий рулем. Промедление или небольшая ошибка приводят к глубокому заносу, и тогда уже нужно быть мастером, чтобы удержаться на дороге.

Видимо, серьезных доводочных работ с этой подвеской не проводили – просто приподняли кузов над дорогой. В итоге ход сжатия стал велик, а отбоя – мал, причем настолько, что задние колеса иной раз отрываются от дороги.

Днище «Шкоды» закрыто пластиковым аэродинамическим экраном. На хороших дорогах это, конечно, экономит топливо, но уцелеет ли пластик после нашей зимы с ее нечищеными дорогами?

Емкость бензобака 55 литров поначалу кажется солидной, но при расходе около 9 л/100 км понимаешь, что лишку здесь нет. Запас хода немногим более 600 км – почти как у переднеприводных «лад» при 43-литровом баке.

Определенно, новая «Шкода-Октавия» – семейный автомобиль. Для ежедневных деловых поездок в городской суете, пожалуй, великоват, особенно если ездить одному.

Во многом машина хороша, но почти всюду есть шероховатости. Похоже, это не конструкторские просчеты, а стратегия фирмы – чтобы «Шкода» во всем хотя бы чуточку, но уступала более знатному родственнику по имени «Гольф». Одним словом – падчерица. □

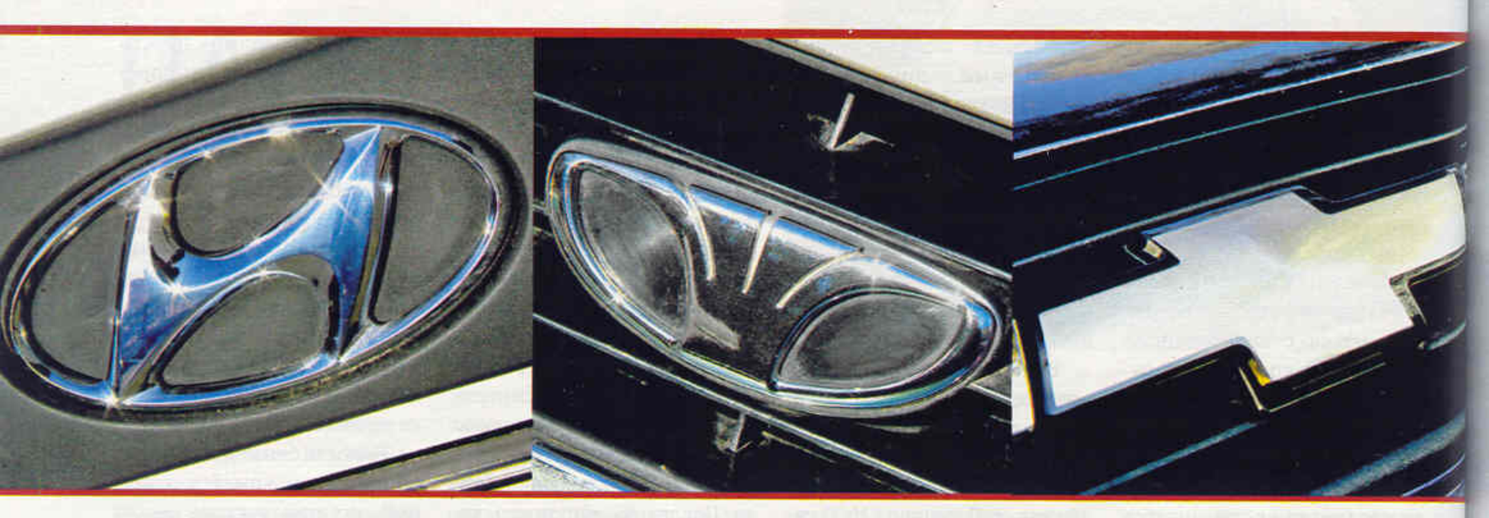
РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ И ПОДГОТОВКУ К ЭКСПЛУАТАЦИИ «ШКОДЫ-ОКТАВИЯ»

Статья расходов	Сумма, руб.
Автомобиль	580 000
«Комплект автомобилиста» (знак аварийной остановки + аптечка + огнетушитель + трос)	912
Коврики в салон	1530
Магнитола с установкой	9831
Сетка в багажник	903
ИТОГО	**593 176**

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «ШКОДЫ-ОКТАВИЯ»

Статья расходов	Сумма, руб.
1109 л бензина АИ-95 при средней стоимости 15,5 руб./л (пробег 12 600 км при среднем расходе 8,8 л/100 км)	17 190
Моторное масло (1 л)	200
ИТОГО	**17 390**





КТО ХОЗЯИН НА РЫНКЕ?

Игорь Моржаретто

Вспомним, что происходило в первые девять месяцев этого года в стране? Пенсионеры бастовали против отмены льгот, повысились коммунальные услуги, резко подорожал бензин… И при всем при этом – невиданный рост продаж новых иномарок в России – почти на 60%! За три квартала их было продано почти 440 тысяч – примерно столько же, сколько и машин отечественных! К сожалению, более точных цифр нет: по традиции все «старые» наши производители не предоставляют данные о продажах за квартал, а лишь за полгода и год. Поэтому приходится ориентироваться лишь на выпуск автомобилей за 9 месяцев.

Итак, АВТОВАЗ за этот период продал на внутреннем рынке около 475 тысяч своих автомобилей (по другим расчетам – 452 тыс. – **И.М.**) и примерно 125–130 тысяч – все остальные заводы (ГАЗ, «ИжАвто», УАЗ, СеАЗ, «РосЛада», ЗМА). Итого по максимуму – 605 тысяч. Не густо. Почти половину российского рынка мы уже отдали иностранцам. И это без учета подержанных автомобилей!

За неимением точных данных пока ограничимся лишь констатацией этого факта и обратимся к результатам работы иностранных автомобильных компаний (и их российских партнеров-сборщиков) за три квартала.

В первой десятке рейтинга продаж иномарок в России изменений нет. Лидируют три корейские компании (две имеют сборочные производства в России, а третья – в Узбекистане), четыре японские, две американские и одна французская (последние три уже построили в РФ по заводу). Все вместе они продали у нас 360 тыс. автомобилей, захватив, таким образом, 82% «иномарочного» рынка. Если в ближайшем будущем произойдет какой-либо рывок, то только благодаря компаниям этой десятки. Очевидно, в IV квартале увеличится производство (и соответственно продажи) автомобилей «Форд» во Всеволожске, «Рено» в Москве и КИА в Ижевске.

В рейтинге популярности отмечены только две «перемены мест» – «Хёндэ-Акцент» обошел «Дэу-Нексия», а «Ниссан-Алмера» – «Дэу-Матиз». И то и другое – сигнал для руководителей завода в Асаке: пусть продажи «узбекских кореянок» и растут, но срочно необходима хотя бы «подтяжка лица», иначе конкуренты обойдут! Кажется, в Узбекистане это поняли – уже зимой обещают показать обновленную «Нексию» и тут же запустить ее в серию.

«Шевроле-Нива» какой уж сезон на первом месте по продажам среди иномарок, но эта позиция при ближайшем рассмотрении не кажется столь прочной. Темпы ежемесячных продаж вседорожника хоть и незаметно, но снижаются – на 50–100 машин. По нашим прогнозам, в 2005 году будет реализовано около 43 тыс. «нив», что куда ниже запланированных компанией показателей. В то же время у других лидеров ежемесячный рост продаж популярных моделей впечатляет. Сравните: если в начале года, например, все дилеры продавали в месяц меньше 2000 «акцентов», то теперь – почти 4000! Значит, если не подведут корейские поставщики комплектующих, в этом году в Таганроге соберут (и продадут) 37–38 тыс. седанов, пользующихся большим спросом у россиян.

Что до второй модели компании «ДжиЭм–АВТОВАЗ» – седана «Шевроле-Вива», то за 9 месяцев было продано всего 1645 штук. Это – один из самых низких показателей в гольф-классе. Автомобиль за год подорожал на треть – и вот результат. Обидно за модель, которой мы в прошлом году обещали успех. Зато резко возросли продажи других автомобилей с шильдиком «Шевроле» – «Авео» (6076 штук) и «Лацетти» (5025). Еще чуть-чуть и они займут свое место в «горячей десятке» лидеров рынка. Кстати, в ней, по нашим подсче-

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ НОВЫЕ ИНОМАРКИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ в январе-сентябре 2005 года

1	«Шевроле-Нива»	32 938
2	«Хёндэ-Акцент»	28 757
3	«Дэу-Нексия»	27 629
4	«Мицубиси-Лансер»	27 108
5	«Форд-Фокус I, II»	23 133
6	«Тойота-Королла»	16 983
7	«Ниссан-Алмера»	14 839
8	«Дэу-Матиз»	12 104
9	«Хёндэ-Гетц»	11 456
10	«Хёндэ-Элантра»	9 915

ПРОДАЖИ НОВЫХ ИНОМАРОК В РОССИИ за 9 месяцев 2005 года

Мес-то	Марка	9 мес. 2005	9 мес. 2004	Изменение, %	Мес-то	Марка	9 мес. 2005	9 мес. 2004	Изменение, %
1	Hyundai	68 745	33 627	+104	25	Lend Rover	2772	523	+430
2	Chevrolet	47 584	38 822	+18	26	Admiral	720	–	
3	Toyota	45 418	26 493	+50	27	Jeep	682	432	+57
4	Daewoo	39 733	26 493	+50	28	Chrysler	668	422	+58
5	Mitsubishi	39 064	21 049	+86	29	Jaguar	358	115	+211
6	Ford	37 253	26 593	+40	30	Porshe	338	н.д.	
7	Nissan	32 905	18 952	+74	31	Mini	283	145	+95
8	Renault	18 533	10 804	+72	32	MG/Rover	220	523	–58
9	KIA	16 958	14 636	+16	33	SAAB	207	307	–33
10	Mazda	13 382	5151	+160	34	Cadillac	174	165	+5
11	Volkswagen	8626	5314	+53	35	SsangYong	150	399	–62
12	Opel	7043	7198	–2	36	Bentley	140	н.д.	
13	Suzuki	6792	4767	+49	37	Hummer	95	41	+131
14	Peugeot	6410	6754	–5	38	XinKai	81	н.д.	
15	Honda	5763	4436	+23	39	FIAT	56	81	–31
16	Skoda	5412	4179	+30	40	Alfa Romeo	54	131	–59
17	BMW	4797	3743	+33	41	Maserati	50	н.д.	
18	Audi	4433	2905	+53	42	Ferrari	30	н.д.	
19	Citroen	4348	3226	+37	43	Chery	20	–	
20	Great Wall	3801	н.д.		44	SEAT	16	73	–78
21	Lexus	3699	2590	+30	45	Lancia	3	4	–25
22	Volvo	3645	3612	+1	46	Lotus	2	н.д.	
23	Mercedes	3272	3106	+5					
24	Subaru	2915	2375	+19	ИТОГО:		437 650	280 000	+56

там, не нашлось места самой модной модели бизнес-класса в России – «Тойоты-Кэмри»: за 9 месяцев было продано 9914 автомобилей (между прочим, стоимостью от 29,8 тыс. долл.!), что на один экземпляр меньше, чем корейских «Хёндэ-Элантра». Именно они замкнули первую десятку в рейтинге популярности!

Мы по-прежнему отличаемся от планеты всей даже в таком деле, как покупка новых автомобилей: быстрее всего у нас растут продажи самых дешевых и… самых дорогих иномарок, а вот автомобили средней, по западным меркам, ценовой ниши (20–40 тыс. долл.) приобретают менее охотно. Маленькие примеры: в России за три квартала продано больше «пятерок» БМВ, чем «трешек» (1426 против 1177), и больше «шестерок» «Ауди», чем «четверок» (1759 против 1487).

Но вернемся к доступным иномаркам. Еще один звоночек, который, надеемся, услышал отечественный автопром: по самым скромным данным, за 9 месяцев было продано более 4,6 тыс. китайских автомобилей. И это при том, что никто из серьезных игроков рынка их раскруткой пока не занимается, отдав (опять же пока) это на откуп мелким компаниям. Качество «китайцев» постоянно улучшается, возникают зачатки сервисной сети, так что в будущем году можно ожидать их массовой экспансии.

Попытаемся все-таки спрогнозировать, как закончится год нынешний. Реальность оказывается смелее самых смелых предсказаний: по нашим прикидкам, в нынешнем году может быть продано 610–620 тыс. новых иномарок. А это уже означает конец монополии отечественных автопроизводителей на российском рынке. □



КЛОД САТИНЭ: «НАША ИГРА – ДОСТАВЛЯТЬ УДОВОЛЬСТВИЕ КЛИЕНТАМ»

Уходящий год для раллийной команды «Ситроен» оказался звездным – она досрочно стала чемпионом мира! На эту и другие темы с генеральным директором «Ситроена» Клодом САТИНЭ беседует главный редактор журнала «За рулем» Петр МЕНЬШИХ.

– Меня восхищают успехи «Ситроена» в спорте. Я высоко ценю Лоэба, мне нравится автомобиль чемпиона, и вместе с тем переживаю по поводу предстоящего в новом году ухода ситроеновской команды из автоспорта.

– Я не стал бы столь категорично говорить об уходе «Ситроена» из спорта. Мы всего лишь отказались от участия в мировом чемпионате 2006 года по ралли в качестве официальной команды. Автоспортом же заниматься будем. Причина отказа от ралли в том, что отдача при очень высоких затратах не соответствует вложениям. Мы ведем переговоры с Автомобильной федерацией, предлагая снизить издержки участников. Если достигнем взаимопонимания, то уже в 2007-м вернемся.*

Хочу отметить еще, что в чемпионате следующего года продолжат участие частные команды на «ситроенах», подготовленных для ралли, как это уже было в нынешнем году. Так что давайте поменьше пессимизма.

– Теперь немного о другом. Знаю, что в том числе и для российского рынка вы хотели бы представить модель С6, которая будет конкурировать с «Ауди-6».

– Да, основные конкуренты у этой модели «Ауди-А6», БМВ 5-й серии, «Мерседес» Е-класса. Но при этом также нужно подчеркнуть, что ни «Ауди-А8», ни БМВ 7-й серии, ни «Мерседес» S-класса таковыми не являются.

** Когда верстался номер, пришло сообщение о достигнутой договоренности с ФИА. Команда «Ситроен-Спорт» примет старт в ралли 2007 года на автомобилях C4WRC.*

– Если позволите, я назову преимущества ваших конкурентов?

– Пожалуйста.

– БМВ 5-й серии собирают в России. «Ауди-А6» имеет уникальный двигатель FSI 3,2, коробки передач мультитроник в сочетании с полным приводом и адаптивной подвеской, а также устойчивый высокий имидж. В чем козыри С6?

– Вы верно говорите о наших конкурентах – у них мощнее моторы, более совершенная механика. У «Ситроена» другая стратегия – наша машина внешне более элегантна и более комфортабельна внутри. С этими козырями мы рассчитываем и на внимание российских клиентов, нисколько не претендуя на то, чтобы завоевать весь российский рынок. Мы рады разделить его с нашими конкурентами, пусть только с теми, у которых моторы 3,2 литра и полноприводная трансмиссия.

– У вас есть все шансы это сделать, потому что автомобили покупают по любви…

– Именно поэтому мы и считаем, что наша стратегия будет работать и без более мощных двигателей.

– Мы начали разговор со спорта, а значит – в воздухе уже витает тема конкуренции. Сегодня много производителей двинулись в Чехию и Словакию. В их числе и «Ситроен». Направляют туда миллиарды и корейские производители, там же разворачивает производство комплектующих «Фольксваген». Что побуждает вас «сражаться» на этом участке, когда рядом огромный свободный российский рынок?

– Все очень просто. В прошлом году Европейское сообщество включило еще десять независимых государств. Таким образом центр тяжести сместился к Востоку. Продажи наших машин в Европе растут, так что наше решение о строительстве заводов в Восточной Европе вполне естественно. Эти предприятия, подчеркиваю, не будут выпускать машины только для восточноевропейских рынков. Они составная часть европейской индустрии нашей компании, и их продукция будет продаваться повсюду. Особенность всех российских автомобильных проектов, о которых я знаю, состоит в том, чтобы наладить производство в России и только для российского рынка. Такого рода предложений у нас просто нет, и мы к ним не готовы.

– Если посмотреть, как развивается российский рынок, и на продажи «Ситроена», то казалось, что в первом полугодии можно было отметить определенную диспропорцию.

– Но теперь мы идем с опережением рынка – только в июле прирост продаж составил 74%. В любом случае на развивающемся рынке работать очень приятно, особенно когда для дилерской сети есть благоприятные условия. Возможно, мы выбрали и не лучшую стратегию, сделав ставку на независимых импортеров, но выбор сделан. Полагаем, лучше довериться российским импортерам – им проще ориентироваться. Вместе с тем им тоже требуется время, чтобы сделать необходимые инвестиции. Этот процесс идет в различных городах России, и я удовлетворен ситуацией.

– Вопрос из другой области – имиджа марки. «Мерседес», скажем, создавая свой образ, играет в теннис, БМВ – в гольф, «Хёндэ» заполонила все своими мячами и играет в футбол. Во что играет «Ситроен»?

– Наша игра – доставлять удовольствие клиентам.

– А во что любите играть лично вы?

– По правде говоря, у меня нет других занятий, как доставлять радость нашим покупателям. Я не играю ни в гольф, ни в футбол, ни в теннис. Задача автопроизводителей – делать машины. Единственный вид спорта, который меня интересует, – это ралли и автомобили, которые в них выигрывают. □

КОМУ ТЫ НУЖЕН, АВТОПРОМ?

Игорь Моржаретто



Статистика отметила в этом году значительный спад практически на всех предприятиях «старого» российского автопрома. За 9 месяцев было выпущено 985,5 тысячи автотранспортных средств – на 6,3% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. По грузовикам сокращение оказалось не слишком большим (-3%), а вот по автобусам – порядочным (-7,9%). И самое обидное, что на фоне все возрастающего спроса отечественные заводы снизили выпуск легковых автомобилей – на целых 6,9%. Даже серьезный рост (+24%) выпуска иномарок российской сборки не в состоянии компенсировать общего снижения производства! Выйти на уровень 2004 года по легковым автомобилям (1,1 млн. штук) уже не удастся.

ГУСАРЫ ДЕНЕГ НЕ БЕРУТ!

Интересно, а почему это происходит? Вроде бы правительство многое делает, чтобы российский автопром, как отрасль, способная двинуть вперед всю экономику, развивался опережающими темпами. Три года назад утвердили «Концепцию развития автомобильной промышленности» (у многих отраслей по сей день такой нет), ежегодно этому посвящаются одно-два совещания у президента, заседания кабинета министров… В этом году был принят целый ряд специальных постановлений, в том числе по снижению пошлин на комплектующие и технологическое оборудование, а воз, получается, и ныне там. Более того – он тащится все медленнее и медленнее!

Штатные аналитики, как обычно, находят объяснения такому положению вещей. Это и «резкое усиление конкуренции на российском рынке со стороны зарубежных производителей», и «снижение темпов роста экономики России», и даже «низкая платежеспособность юридических и физических лиц». Непонятно только, почему «бедное» население покупает все больше и больше недешевых иномарок…

Предлагают и обычные меры выхода из обозначившегося кризиса. Например, «обеспечить защиту отечественного производителя за счет таможенных тарифных и нетарифных мер» (в переводе на русский – поднять пошлины на новые иномарки – **И.М.**), «принять меры по снижению налоговой нагрузки на предприятия» или «совершенствовать государственную политику в области ценообразования на продукцию естественных монополий». Все это, наверное, абсолютно правильно… с точки зрения учебника экономики для непрофильных вузов. В нашей же реальной жизни можно принимать сколь угодно правильные решения и постановления, только жить и работать по ним никак не получается.

На прошедшей недавно в Санкт-Петербурге конференции «Российский автобизнес в условиях интенсификации интеграционных процессов» (это даже не выговоришь) начальник отдела Минэкономразвития РФ Алексей Соколов привел два показательных примера. Оказывается, в бюджете ежегодно закладываются огромные суммы (речь о миллиардах рублей!) на поддержку экспортных программ российских предприятий. Средства эти должны идти, скажем, на оплату разных сборов за регистрацию и сертификацию наших товаров за рубежом, участие в выставках и т.д. Но за все годы отмечен только один случай, когда некое авиастроительное предприятие сумело получить очень малую толику из этих сумм – настолько усложнен и запутан процесс! Все, видимо, так и задумано, чтобы средства получить было невозможно! Между тем деньги ежегодно выделяются… и крутятся в банках. «Мы стараемся упростить процесс получения средств для производителей, – признал чиновник, – но в этом году, видимо, еще ничего не получится…»

Пример номер два, от него же. Много разговоров о скопившихся у государства немалых суммах от продажи нефти. Почему бы их не направить на какие-то важные инвестиционные программы? – вопрошают граждане. Оказывается, такие механизмы уже давно разработаны и даже некоторые введены в действие! Скажем, можно создать с государством венчурный инвестиционный фонд, в рамках которого правительство готово взять на себя в рисковых проектах 10%

всех затрат! Только, как честно отметил А.Соколов, этот механизм настолько сложный и запутанный, что желающих (!) воспользоваться им совсем не много, а до «финишной прямой» и вовсе никто не дошел. А речь, между прочим, идет о 600–700 млн. рублей в год, которые бездарно зависают на неких счетах в неких банках. Или не бездарно? Кстати, и знаменитым постановлением правительства № 166 о беспошлинном ввозе комплектующих для промышленной сборки автомобилей в полной мере не смогла воспользоваться ни одна компания, хотя действует оно почти год.

Короче говоря, если желание поддержать автопром у государства и есть, то только на бумаге. В реальной жизни каждое предприятие крутится, как может, сражается с естественными монополиями, ежегодно повышающими цены… В таких условиях и иностранцы не слишком спешат вкладывать свои капиталы и строить у нас сборочные предприятия. Риск большой, а будет ли отдача? Проще ввозить готовые автомобили.

ЛЮБИТ – НЕ ЛЮБИТ…

Так может, и не стоит спасать автопром – не судьба? Вопрос непростой. Попробуем посмотреть на него с точки зрения экономики. В прошлом году, по данным Минпромэнерго, на всех заводах отрасли было выпущено 1,39 млн. единиц автомобильной техники, при этом продано практически все. Объем товарной продукции составил 4% от всего объема промышленного производства России. Четыре процента всех налоговых поступлений в бюджет – тоже от предприятий автопрома. Не «нефтянка», конечно, зато цифра стабильна и не зависит от колебаний цен на бирже в Нью-Йорке. Число работающих в отрасли (вместе со смежниками) точно подсчитать невозможно, ориентировочно будем говорить о 1,5 – 2 млн. человек.

При этом современной отрасль назвать сложно – по данным того же Минпрома, только 16% предприятий работают по требованиям современных систем качества. Ситуация с автокомпонентами и вовсе аховая – минимум 45–50% из них не соответствует мировому уровню. Но и цена автомобилей, выпущенных на отечественных заводах, при этом как раз на 15–20% ниже, чем у ввезенных из-за границы новых машин подобного класса и комплектации. Целый ряд автомобилей, не имеющих аналогов в мире, вообще производят только у нас.

В перспективе, похоже, весь отечественный автопром, как «старый», так и «новый», ждет незавидная судьба. В условиях не работающей в сфере экономики законодательной базы иностранцы не хотят делать инвестиции в российский автопром. От этого не легче и отечественным предприятиям. Собственными силами они не в состоянии поднять качество своих изделий, тем более создавать новые модели. В результате медленно и необратимо теряют долю рынка, несмотря на еще низкие цены своей продукции.

На увеличение ввозных пошлин для иностранных автомобилей правительство не пойдет – подписаны соглашения со всеми развитыми странами (иначе ВТО нам не видать). Внутри же страны можно играть по «своим правилам», выгодным только чиновникам и приближенным к ним банкам. Поэтому совсем не исключено, что лет через пять править бал на нашем рынке сплошь будут иномарки, причем собранные за границей. Преимущественно в ближнем зарубежье – в Китае, на Украине, в Чехии, Словакии, Румынии, Индии. Просто там установлены понятные «правила игры» (один раз, и надолго), и к инвесторам периодически не приходят налоговые службы в масках, чтобы изъять все недоимки за позапрошлый год. А заодно и весь бизнес. □

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КЛОНДАЙК

Игорь Моржаретто

В предыдущих номерах (ЗР, 2005, № 7– 10) мы знакомили читателей с автомобильным парком регионов России – Москвы, Санкт-Петербурга, Ленинградской, Свердловской, Калининградской, Ростовской, Новосибирской областей и Приморского края. Выбор наш был не случайным – эти регионы весьма показательны для своих федеральных округов или для страны в целом. В последнем номере этого года мы выполняем обещание, которое в свое время дали читателям: представить статистику всего автомобильного парка страны. Знакомьтесь!

ЦЕНА ПОГРЕШНОСТИ

Как свидетельствует приведенная здесь таблица, на 1 января 2005 года на учете в РФ состояло 22 746 087 легковых автомобилей. Как так! – возмутится внимательный читатель. В пятом номере журнала, где начинались статистические обзоры, указана совсем иная цифра – 24 208 019. Как объяснить «исчезновение» почти 1,5 млн. автомобилей? Объясняем. Заметную часть из этих полутора миллионов составляет так называемый «спецтранспорт». В силовых ведомствах разбивка этих машин по моделям и маркам не подлежит разглашению – гостайна! Но об этом мы уже писали.

Есть еще одна большая группа, оказавшаяся для нас недоступной, – автомобили, марку или модель которых, оперируя данными ГИБДД, определить невозможно. Даже в «грамотной» столице (о чем мы тоже писали) на учете стоят машины под названием «иномарка» (так указано в техпаспорте!). Встречаются и названия фирм, которые мы не смогли идентифицировать. Короче говоря, почти полтора миллиона «непонятных» автомобилей мы решили при анализе не учитывать, тем более что по правилам статистики погрешность 5–7% не влияет на общий результат. Мы как раз уложились в эту норму.

Обработка базы данных, которую нам предоставляли в ДОБДД МВД РФ, заняла несколько месяцев. Напомним, о чем тоже не раз говорили. По порядку, утвержденному приказом министра МВД, статистические данные из регионов поступают в Москву и обрабатываются по стандартной форме. Учитывается общее количество машин в регионе с разбивкой по возрасту и «происхождению». Отечественные машины при этом разбивают по маркам и даже по группам моделей (например, ВАЗ-2101…2107), а вот иномарки почему-то делят всего на три категории – «с правым рулем», «собранные в РФ» и «запорожцы». Проанализировать состояние и структуру парка, располагая такими «данными», естественно, невозможно.

Чтобы получить полную картину автопарка страны (отечественного и иномарочного), мы и решили взять на себя нелегкий и дорогостоящий труд – обработку первичной базы данных ГИБДД. Впервые мы сделали это в

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ В РОССИИ
(в % от всего парка)



ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РФ (ПО МАРКАМ) на 1.01 2005 года

Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.	Марка	Кол-во, шт.
GM	20	«Инфинити»	2088	«Протон»	659
GMC	1541	«Исудзу»	25 912	РАФ	24 435
MG	59	«Кадиллак»	1926	«Рено»	78 404
«Авиа»	3496	КИА	44 830	«Ровер»	7183
«Адлер»	91	«Крайслер»	11 410	«Роллс-Ройс»	135
«Азия»	809	«Ламборгини»	161	«Рейндж-Ровер»	4020
«Акура»	761	«Лексус»	20 265	СААБ	18 858
«Альфа-Ромео»	7552	«Ленд-Ровер»	8982	«Самсунг»	2
АРО	1408	«Линкольн»	3118	«Сатурн»	161
«Астон-Мартин»	43	«Лотос»	18	СЕАТ	6910
«Ауди»	315 149	ЛуАЗ	82 838	«Сингуанг»	9
«Баркас»	1960	«Лянча»	3354	«Ситроен»	16 198
«Бедфорд»	566	«Мазда»	136 799	«Смарт»	178
«Бентли»	235	«Мазерати»	110	«Саньён»	4743
«Бертоне»	19	«Майбах»	23	«Студебекер»	4
БМВ	192 202	«Марути»	36	«Субару»	49 466
«Бугатти»	4	«Махиндра»	2	«Сузуки»	46 019
«Бьюик»	948	«Меркьюри»	2250	«Сунляо»	5
ВАЗ	11 240 173	«Мерседес»	261 771	«Тальбо»	4464
«Вандерер»	150	«Метрокэб»	12	«Тойота»	1 121 188
«Вартбург»	1878	«Мини»	442	«Трабант»	638
«Виллис»	700	«Мицуока»	3	«Тянцинь»	134
«Воксхолл»	407	«Мицубиси»	253 432	УАЗ	1 022 259
«Вольво»	86 288	«Морган»	2	«Феррари»	94
ГАЗ	2 023 153	«Моррис»	206	ФИАТ	39 381
«Гео»	761	«Москвич»	1 989 747	«Фольксваген»	448 491
«Грейт-Волл»	25	«Ныса»	7225	«Форд»	302 706
«Дайхатсу»	11 764	«Ниссан»	378 939	ФСО	748
«Дачия»	1722	«Олдсмобил»	3511	«Хаммер»	251
«Джип»	23 416	«Олтсит»	130	«Хёндэ»	92 140
«Додж»	8466	«Опель»	319 802	«Ксинкай»	53
«Донинвест»	3310	«Остин-Ровер»	1066	«Хонда»	134 532
«Дэу»	135 322	«Паккард»	15	«Хорьх»	43
ЗАЗ	985 312	«Пежо»	46 788	«Шевроле»	21 059
«Застава»	183	«Пекин»	26	«Шкода»	53 365
«Игл»	4403	«Плимут»	2665	«Юго»	48
ИЖ	573 843	«Понтиак»	4652	«Юлон»	326
«Интернешнл»	14	«Порше»	1960	«Ягуар»	2217
ИТОГО					**22 746 087**

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ ПО ОКРУГАМ СТРАНЫ

ВОЗРАСТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

прошлом году (результаты опубликованы в ЗР, 2004, № 10 и в изданной нами книге «Россия за рулем-2004»), а в нынешнем продолжили работу. Перед вами – структура легкового автопарка России с разбивкой по маркам (см. табл.). Эти данные публикуются в периодической печати впервые.

МОЛОДЕЕМ. НО МЕДЛЕННО...

В нашем парке присутствуют сегодня практически все известные в мире марки автомобилей – более 120 наименований, от редчайших «бугатти» (их 4) и «морганов» (2) до самых распространенных у нас, число которых перевалило за миллион (таких пять – ВАЗ, ГАЗ, «Москвич», «Тойота» и УАЗ). Словом, автомобильный Клондайк!

Но дело не только в количестве и разнообразии марок и моделей, а еще в их возрасте и состоянии. Тут картина иная. Парк страны хоть и обновляется, но, к сожалению, очень медленно. Львиная его доля (73,4%) – автомобили старше 7 лет, причем по разным федеральным округам этот показатель меняется – от «самого молодого» Приволжского федерального округа (67%) до «самого пожилого» Дальневосточного (93,8%).

В ходе работы нам даже пришлось вывести специальный «коэффициент обновления» – соотношение новых автомобилей (в нашем случае – 2004 года выпуска) к общему количеству машин в парке. Так вот, самые высокие темпы обновления парка в Центральном и Уральском округах (коэффициент 6,1), чуть отстают Северо-Западный и Приволжский (5,2), затем идут Южный (3,3), Сибирский (2,5) и замыкает список Дальневосточный (всего 0,4), где парк за прошлый год вырос менее чем на пять тысяч новых автомобилей. Из-за дальневосточников, предпочитающих по вполне понятным причинам любым новым машинам подержанные «праворукие» из Японии, средний по стране коэффициент весьма низкий – 4,7.

А что приобретают россияне из нового? В первую очередь, продукцию АВТОВАЗа – на его долю в прошлом году пришлось 59,7% всех новых поступлений парка. На втором месте – ГАЗ (8,8%): «волги», по-видимому, пополнили в основном гаражи администраций разного уровня и назначения. А на третьем месте – самая продаваемая у нас ныне иномарка «Хёндэ» (3,9%), за ней – «Тойота» (3,1%) и «Форд» (2,8%). Немало прибыло и трудяг УАЗов (2,6%), но они оказались в роли «залетных птиц» в компании «иностранцев». Замыкают первую десятку здесь «Мицубиси» (2,5%), «Дэу» (2,4%), КИА и «Рено» (по 1%). Так было в 2004 году. В 2005-м ситуация, видимо, изменится – доля отечественных машин сократится, а иностранных – возрастет. Это уже тенденция... □



И СНОВА ПОДОРОЖАЕТ?

Андрей Морозов

Топливный кризис, едва не разразившийся в России в начале осени, в последний момент был заморожен. Чуть ли не в прямом смысле. Стремительно ползущие цены на бензин остановили могучей рукой нефтяных монополистов. И вроде как нервное напряжение спало. Но каждый раз, подъезжая к заправке и глядя на вроде бы застывшие цены за литр 92-го и 95-го, нет-нет да подумаешь: а сколько придется платить в январе? Эксперты «За рулем» считают, что ненамного больше. Ну а дальше что?

КАК «ТОРМОЗНУЛИ» ЦЕНЫ

Автором достаточно сенсационной инициативы стал президент компании «ЛУКОЙЛ» В.Алекперов. С 19 сентября до конца 2005 года она зафиксировала розничные цены на бензин и дизельное топливо на своих АЗС во всех регионах России. Этот шаг, по мнению Алекперова, позволил на краткосрочный период сдержать рост цен на топливо, а также «продолжить начатый конструктивный диалог между правительством РФ и нефтяными компаниями для того, чтобы стабилизировать внутренние цены на нефтепродукты».

Подобный шаг компания, как известно, сделала и в декабре прошлого года. Напомним, что тогда по май 2005-го она на 5% снизила розничные цены на топливо. Перед этим Алекперова приглашали в самый главный кабинет страны. Что Путин сказал нефтяному королю, осталось между ними, только покинув кабинет № 1, глава «ЛУКОЙЛа» заявил: ради России его компания снижает цены. Народ олигарху мысленно поаплодировал, а коллеги-конкуренты, выдавив из себя улыбки, последовали его примеру.

Это своеобразное «нефтяное перемирие» продержалось, как и было объявлено в декабре, до мая этого года. А потом наши нефтяники цены отпустили. Особенно сильно они скакнули в конце августа – начале сентября, как выяснилось – «не вовремя». К этому моменту не успели завершить уборочные работы, да цены задрали так, что возмутились даже вполне обеспеченные граждане. Стон о повышении цен не мог не дойти до президента, а во второй раз он едва ли ограничился «профилактической беседой». И «ЛУКОЙЛ» сыграл на опережение президентского гнева.

ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА МИРОВЫЕ ЦЕНЫ НЕФТИ
(в процентах)

Ситуация в Ираке, Палестине и юго-восточной Турции	10-15%
Американо-иранские отношения	10-15%
Природно-климатические катаклизмы	10-20%
Противоречия внутри ОПЕК и других стран-экспортеров с ОПЕК	10-15%
Валютно-курсовая политика США	10-15%
Растущий спрос на нефть и нефтепродукты в мире	5-10%
Ситуация в Каспийском бассейне и на Северном Кавказе	5-7%
Иные причины	10-20%

В тот же день все ведущие российские нефтяные компании на совещании у министра промышленности и энергетики Виктора Христенко «согласились с необходимостью стабилизировать цены без всяких предварительных условий, не привязывая свое решение к каким-либо ре-

шениям правительства». В неофициальных беседах чиновники в один голос называют договоренность нефтяников с Христенко «сплошным пиаром». В самом деле, цены на топливо зависят не только от стоимости нефти на международных биржах, но еще и от внутреннего спроса. Сейчас его пик миновал – закончены основные сельхозработы, закуплены нефтепродукты на зиму, так что дальше можно ожидать стагнации, а начиная с декабря и вовсе снижения цен – так бывает каждый год. Заморозив стоимость и без того дешевеющего топлива, нефтяники смогут без всяких жертв заработать себе политические очки, считает президент Московской топливной ассоциации Евгений Аркуша. Так оно и случилось: цены были зафиксированы в самой высокой ценовой точке, и если бы в России функционировал по-настоящему цивилизованный рынок нефтепродуктов, то цена на бензин все равно неминуемо бы упала.

ЗАЧЕМ «ТОРМОЗНУЛИ»

Фиксация цены на бензин позволила нефтяникам избежать осложнений. Если помните, президент даже свое ежегодное общение с народом по телевидению начал с этой проблемы. При этом нефтяников не ругал, а жалел: у них-де и так много изымают в виде налогов! «Правительство рассматривает возможность поменять эту систему, с тем чтобы изъятия были сбалансированы, чтобы обеспечить и доходы государства и чтобы не поднимать цены на ГСМ», – заявил президент, отметив при этом, что резкое подорожание топлива, пик которого пришелся на начало осени, связано с тем, что российская экономика интегрирована в мировую.

Как ни странно, после того как цены были заморожены, страна ни на шаг не продвинулась в решении бензиновой проблемы. «Одним замораживанием цен проблему роста стоимости бензина в России не решить», – заявил в те же дни премьер-министр Михаил Фрадков. Он подчеркнул, что правительство принимает комплекс мер, касающихся роста цен на ГСМ: регулирование экспортных тарифов, уточнение ставок налогов, антимонопольные, административные и экономические меры. Но пока они разрабатываются, потихоньку начался новый передел рынка. Тот же «ЛУКОЙЛ» может достаточно долгое время торговать на своих собственных заправках по оптовым ценам, пренебрегая сверхприбылью. Владельцы же частных АЗС, которых сегодня на рынке большинство, вынуждены покупать бензин у больших компаний по оптовым ценам и продавать по розничным. Но оптовые-то цены никто не фиксировал! А значит, они могут вырасти, съедая таким образом прибыль мелкого автозаправщика.

Как правило, у нефтяных компаний мало собственных заправок. Те шесть, которые «договорились» с Христенко, владеют не больше одной пятой из примерно 20 000 российских АЗС, контролируя при этом больше половины нефтепереработки. Повышая отпускные цены для «чужих» АЗС и заморозив стоимость бензина на своих, они могут выдавить конкурентов из целых регионов. Из этого следует, что ведущие нефтяные компании уже до января следующего года могут разорить многих частников и за бесценок завладеть их имуществом. Но тем, кто 1 января приедет на заправку, совершенно все равно, кто ею владеет, какие у хозяина и его работников трудности в конкурентной борьбе.

И напоследок – о прогнозах роста цен. В январе цена на бензин не поднимется хотя бы потому, что не будет особого спроса. Это – сезонное правило. Зато точно топливо подорожает весной. И вот тогда уже никакое искусственное замораживание не поможет избежать реального топливного кризиса. Если, конечно, правительство не воплотит в жизнь свои благие планы под условным названием «Как нам в России удешевить бензин».

ЗВЕЗДНЫЙ ЧАС

Юрген Вольф. Фото: «Даймлер-Крайслер»

«SLR Мак-Ларен» делает людей одержимыми. Хорошо хоть, что цена у него отрезвляющая.

Шестьсот двадцать шесть лошадиных сил, 334 км/ч – «максималка» и звук, раскатистый, как в подземном гараже: «Мерседес-Бенц SLR Мак-Ларен» – это техника формулы 1 для улиц.

Итак, вот он, гордость дома «Мерседес-Бенц»: вытянутый и слегка сутулый – готовый в любой момент устремиться вперед.

SLR – эти три буквы на протяжении долгой истории звездной марки всегда означали бескомпромиссную спортивность, мощь, победу. Мало какие из значительных гонок пятидесятых годов не были выиграны тогдашними пилотами-идолами Хуаном Мануэлем Фанхио, Стирлингом Моссом или Карлом Клингом на их «300SLR». Гонки «Милле милья», «Тарга Флорио» – везде SLR были непобедимы. Уже тогда «Мерседес-Бенц» попытался закрепить успехи на улицах. Купе 300SLR, известное среди фанатов как купе Уленхаута (тогдашний шеф отдела спортивных разработок – прим. пер.), родилось как синтез серийной модели 300SL и гоночной SLR – спорткар, пригодный для повседневной езды. И хотя были построены лишь два прототипа, оба они стали легендой.

Сегодня своим «SLR Мак-Лареном» «Мерседес-Бенц» пытается возродить легенду проверенным способом, соединив воедино технику формулы 1 и купе «люкс». Спустя два месяца после победы Мики Хаккинена на его серебряной стреле в чемпионате мира 1998 года «Мерседес-Бенц» показал в Детройте концепт SLR. На его основе и создали новый суперспорткар для улицы – с очевидными заимствованиями из гоночной истории фирмы. Воздухозаборники, выступающие по бокам выхлопные трубы напоминают о былом, узкая «морда» со звездой –



«Спортивный» и «роскошный» – оба определения в равной мере справедливы для этого интерьера.

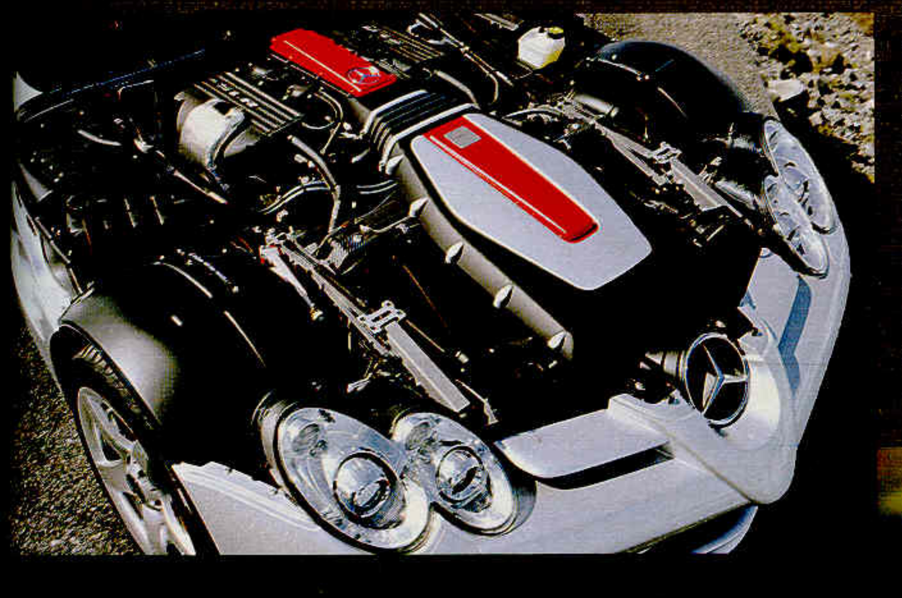
о нынешней формульной серии. Сама гоночная техника прячется под серебристой обшивкой. Кузов и шасси сделаны из такого же углепластика, что и рабочая лошадка Райкконена, тормоза – из усиленной волокнами керамики. Мощнейшую «восьмерку» поставляет придворное тюнинговое ателье АМГ из Аффальтербаха. А собирают SLR на «Мак-Ларене» Англии, в Уокинге – по два в день.

Ну, довольно умных речей. Настало время открыть для себя этот автомобиль. Но сперва осмотрим его: ведь за 435 000 евро мы вправе ожидать высшей степени автомобильной красоты.

Отпирается SLR ключом – таким же, как у банального седана С-класса. Это – первый этап. Дальнейшее действо наблюдаешь широко раскрытыми глазами: слегка потянул за ручку – и дверь мягко всплывает вперед и вверх. Тот, кто сразу усядется, не отойдя сначала на пару шагов, чтобы полностью оценить картину, не заслуживает этого автомобиля. Посадка, однако, требует навыка – мешает высокий порог. Бескомпромиссное пуританство? Отнюдь: салон SLR утопает в роскоши. Тончайшая кожа, алюминий и карбон повсюду. К тому же – навигатор, телефон, электростеклоподъемники, климат-контроль, темпомат, регулируемый многофункциональный руль, электрорегулируемые сиденья. А вот спинки не регулируются: тот, кто заказывает SLR, получает индивидуально скроенное под него кресло! В то время как другие экономят каждый грамм и ради удельной мощности, SLR бесстрашно набирает свои 1,7 тонны.

И они – тонны – хотят ехать. Пускают SLR так же, как ракету с истребителя. Сначала – поворот ключа зажигания, потом откидывается колпачок на рычаге коробки передач, потом большой палец давит на «гашетку». И начинается дьявольщина. Восемь цилиндров просыпаются с низким рычанием. Седоки же ощущают двигатель всем телом: расположенный за передней осью агрегат передает свои вибрации. Шесть воздухозаборников снабжают мотор воздухом для дыхания.

Итак, отпускаем ручник, рычаг – на «D» и медленно прибавляем газ. SLR мягко трогается, как будто боится замутить воду. Это не грубая, почти неуправляемая мощь «Доджа-Вайпер». SLR годится для городских кварталов – на улицах он управляется, как «Рено-Клио». Двумя поворотными ручками на центральной консоли выбираете





Антикрылом никого не удивишь, другое дело – воздушный тормоз!



один из трех режимов коробки передач и одну из трех скоростей их переключения. Настает время для «S» – спорта: вперед, на автобан! Пару километров за пределы Штутгарта – и плотность потока настолько снижается, что можно выпустить на свободу подлинный SLR. О-кей, до горизонта не видно ни одной машины: газ – в пол, и начинается бешеная скачка. «Восьмерка» способна выдать 626 л. с. и гигантские 780 ньютон-метров. Через 3,8 секунды на спидометре сотня, шесть секунд спустя – уже две. И разгон непрестанно продолжается под нарастающий гром. На черта «Мерседес» встроил сюда радио, при таком-то реве?

280 км/ч: автомобиль устойчив и уверенно держит дорогу. В том, что все обстоит именно так, заслуга нескольких факторов: выверенной развесовки 49:51, например, или отшлифованной аэродинамики. Благодаря гладкому днищу и клиновидной форме весь автомобиль работает как большой спойлер. Лишнюю подъемную силу убирает антикрыло, автоматически выдвигающееся на скорости 95 км/ч. При 240 км/ч подъемная сила достигает 170 кг, но когда крыло полностью раскроется, оно добавит на заднюю ось нагрузку 43 кг. Правда, тогда назад уже ничего не видно…

Эту скорость даже на свободных автобанах долго не удержать, а максимальные 334 км/ч достижимы лишь на закрытых трассах. Едва впереди на горизонте замаячит другой автомобиль, пора сбрасывать темп, иначе легко просчитаться: на SLR всегда едешь быстрее, чем кажется. Тормоза схватывают вентилируемые керамические диски жестко и беспощадно, но они малоинформативны. При повседневной городской езде не редкость случайно затормозить до юза. Иначе – скучно. SLR создан для торможения точно так же, как для бешеной езды: чтобы быстрее остановиться с большой скорости, задний спойлер отклоняется на 65° и работает как аэродинамический тормоз.

Но покупать SLR только для быстрой езды слишком накладно. Гонять по прямой – это не искусство, а скорее дело вашей отваги. Настоящую радость серебристая стрела доставляет на извилистых горных дорожках. Например, в Шварцвальде, от Фройденштадта вниз в долину Рейна и к Ахерну. Ничто не выведет его из равновесия на узких серпантинах. Он рулится идеально точно, лишь невольно вздрагивая на назойливых неровностях, и просто мчится туда, куда вам нужно, будто по рельсам.

А еще SLR становится событием, когда он… стоит. Например, перед светофором: рядом в автобусе парни возбужденно рассказывают, что еще за километр приглушили свое радио, чтобы насладиться звуком летящего болида. Или вечером у ресторана, когда все вокруг хватают мобильники и звонят друзьям: «И не забудь фотоаппарат!»

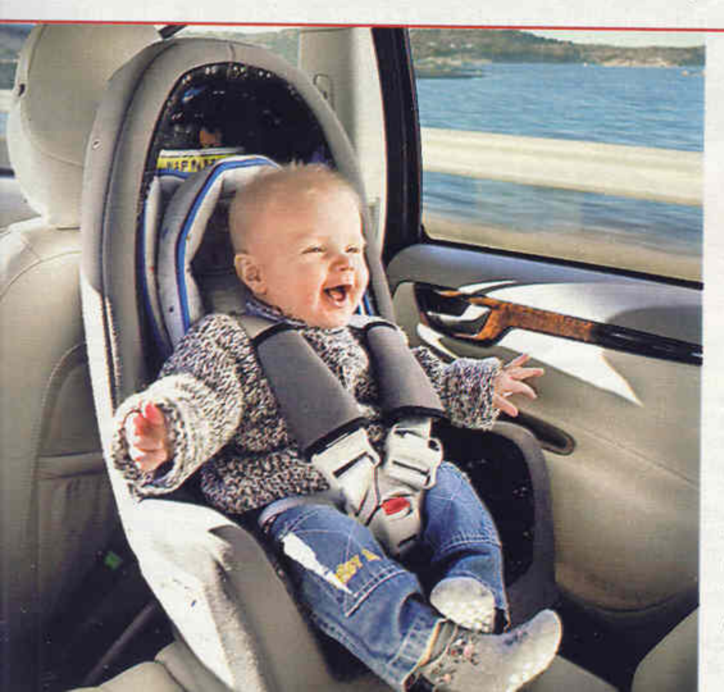


ВПЕРВЫЕ НА МАНЕЖЕ!

В начале ноября в московском «Манеже» прошла выставка «Спорт Мотор Тюнинг». Шестой по счету специализированный автосалон сменил прописку и переехал из павильонов ВВЦ в самый центр столицы. По завершении гоночного сезона команды демонстрировали на выставке свои достижения, показывали эксклюзивные версии серийных машин. Основные разделы экспозиции были посвящены авто- и мотоспорту, технике для активного отдыха и туризма, тюнингу и безопасности движения. Посетители могли ознакомиться со спортивными успехами российских гоночных команд и приобщиться к современной автомобильной моде. В ходе выставки прошла презентация, посвященная 35-летию вазовского автоспорта. О самых интересных экспонатах прошедшего салона читайте в январском номере журнала.

ЧЕТВЕРТОЕ КОЛЬЦО

Утвержден проект строительства 4-го транспортного кольца Москвы. Большая часть его пойдет параллельно малому кольцу железной дороги. Первые «дуги», соединяющие большие магистрали, будут построены к 2010 году, а прокладка кольца начнется уже в следующем году с Волгоградского проспекта, от станции метро «Текстильщики». Чтобы замкнуть все участки – и действующие, и проектируемые, будет построено множество развязок и два тоннеля – под Филевским и Коломенским парками. Полностью кольцо будет готово к 2013 году.



БЭБИ ШОУ

На выставке под таким названием, прошедшей в Лондоне, фирма «Вольво» представила новое семейство кресел для малышей с креплениями «Изофикс», а также сиденье «Бэби Вэй» – для ребят постарше. «Вольво» усиленно агитирует за крепления «Изофикс» – лишь они гарантируют правильную установку. Кроме собственно кресел, фирма показала и аксессуары – игровые столики, сами игры и даже… зеркало: малышу неинтересно ехать, уткнувшись взглядом в спинку сиденья.

НАШИ В ДЕТРОЙТЕ

Во время визита в США министр промышленности и энергетики России Виктор Христенко в сопровождении российских бизнесменов (среди них были руководители АВТОВАЗа, КамАЗа, холдинга «Северсталь») посетили заводы «Форд» и «Дженерал моторс» в Детройте, где встречались с представителями крупнейших автомобильных компаний. Министр обратил их внимание на то, что в России специально для привлечения инвесторов уже действует режим промышленной сборки, утвержденный правительством. Как оказалось, компания «Форд» не только знает об этом, но и готовит предложения по организации производств автокомпонентов в России – то, что сегодня крайне нужно. В свою очередь российская «Северсталь» создала в США компанию Severstal North America Inc. (SNA) по производству прокатно-листовой стали. Основной ее потребитель – американский автопром, в первую очередь – «Дженерал моторс».

В ЭКСПЕДИЦИЮ ЗА ЧИСТЫМ ЗОЛОТОМ

С 23 февраля по 8 марта наступающего года пройдет вторая «Экспедиция-Трофи» от Мурманска до Владивостока. Всего на старт выйдет около 70 экипажей. Главный приз остается неизменным – 10 кг чистого золота! Напомним, что в прошлом году экспедиция на вседорожниках вошла в Книгу рекордов Гиннесса по максимальной протяженности – 15 800 км.



О том, как она проходила и кому досталось чистое золото, мы расскажем в наступающем году.

БРАТ «ЯРИСА»

Андрей Кочетов

В 1999 году концерн «Тойота» начал выпуск в Японии хэтчбека «Витц», который пошел в Европу под именем «Ярис». На родине и в Старом Свете машина стала очень популярной. Неудивительно: автомобиль небольшой, но благодаря вертикальной посадке весьма вместительный, к тому же маневренный, шустрый и экономичный. Машина быстро обросла кучей родственников, построенных на ее платформе. В частности, в 2003 году появился «Ист» с более богатой отделкой и иным дизайном.

В отличие от старшего брата, он не похож на пучеглазенькую машинку из мультфильма. «Ист» выглядит накачанным спортсменом, хоть и легчайшей весовой категории. Внешность не обманывает: за рулем даже самой слабой вер-



Развитые арки колес, 15-дюймовые шины, форма окон – все это придает маленькому хэтчбеку спортивный вид.



Простоватый на первый взгляд салон отделан недорогими, но добротными материалами.

Минимум приборов в центральном «колодце» – фамильная черта семейства. В «Исте» они аналоговые, а не цифровые, как у остальных «ярисоподобных». Многофункциональный дисплей в базе – только у «Иста».

«Тойота-Ист» – на российском рынке новичок. Автомобиль 2003 года с пробегом 63 тыс. км продают в Москве за 11 500 долларов США.

Багажничек не велик, не мал. Спинки задних сидений, конечно же, откидываются по частям.



сии не чувствуешь себя ущербным. Казалось бы, слабенький мотор с «автоматом» не способен показать ничего выдающегося. Но нажимая на педаль газа, мгновенно забываешь, что здесь всего 87 л.с. Ровный динамичный разгон сопровождается негромким, с бархатистым тембром даже на высоких оборотах, звуком мотора. «Автомат» старательно выполняет свою работу, точно и вовремя переключая передачи.

Конструкция подвески традиционно бесхитростна. Характеристики подобраны грамотно. Автомобиль не донимает тряской на посредственных дорогах, прилично едет в поворотах.

«Ист» предлагают с моторами 1,3 и 1,5 литра, механической или автоматической коробками передач, передним или полным приводом. Кузов – только пятидверный хэтчбек. Чаще встречаются переднеприводные машины с «автоматом». Можно найти и полноприводную версию, а вот модификация с механической коробкой передач – редкость.

Интерьер незатейлив, но с изюминкой: приборов минимум и сосредоточены они в центральной части панели. Набор удобств «Иста» по-японски богат: две подушки безопасности, ABS, электропакет, климатическая установка, аудио-, видео- и навигационная системы в базе.

«Тойота-Ист» совсем недавно появилась на вторичном рынке и пока довольно дорога, поскольку машины – свежие. Зато и пробег у них, как правило, совсем невелик. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	**TOYOTA IST**		
	1,3	**1,5**	**1,5 4WD**
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	3855		
ширина	1695		
высота	1535		
база	2370		
колея спереди/сзади	1450/1420		
Радиус поворота, м	5,3		
Снаряженная масса, кг	1000	1020	1100
Полная масса, кг	1275	1295	1375
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,7	11,3	11,7
Макс. скорость, км/ч	175	180	180
Топливо	АИ-91–95		
запас топлива, л	45		
Средний расход топлива, л/100 км	5,6	6,1	6,7
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, $см^3$	1298	1496	
Мощность, кВт/л.с.	64/87	80/109	
при об/мин	6000	6000	
Крутящий момент, Н·м	93	141	
при об/мин	4100	4200	
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		полноприводная
Коробка передач	A4		
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая балка		многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные		
Размер шин	185/65R15		

И РЫБА, И МЯСО

Анатолий Сухов

У этого автомобиля немало имен. Судя по ним, его считают и внушающим уважение, и подобным молнии, и… китообразным. Но вряд ли «Сузуки-Балено» (он же «Культус» и «Эстим») оправдывает хоть одно их них. Эталоном престижа и скорости, как и «китом рынка», он не стал, но приглянулся многим. В нем всего понемногу – и ничего сверх меры.

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1995 год.** Suzuki Baleno: 3-дверный хэтчбек и седан. Бензиновые четырехцилиндровые рядные двигатели: 1,3 л, 63 кВт/86 л.с.; 1,6 л, 74 кВт/101 л.с. Трансмиссия – А3 или М5, привод – передний или полный (М5) с вискомуфтой. Для рынка США – Suzuki Esteem (хэтчбек не выпускался), двигатели – 1,6 и 1,8 л.
- **1996 год.** Универсал. Бензиновые четырехцилиндровые рядные двигатели: 1,6 л, 70 кВт/96 л.с. (вместо пред. 1,6 л); 1,8 л, 89 кВт/121 л.с. Турбодизель Peugeot XUD9: 1,9 л, 55 кВт/75 л.с.
- **1998 год.** Рестайлинг: изменилась передняя часть автомобиля – капот, крылья, фары, бампер, облицовка радиатора и – незначительно – салон.
- **2002 год.** Выпуск модели прекращен.

ГАБРОВСКИЙ ВАРИАНТ

Покупали «Сузуки-Балено», как правило, по расчету: в России несколько лет назад он был одной из самых дешевых иномарок и, безусловно, вне конкуренции среди «японок». Особенно универсал – дешевле продавали только «Шкоду-Фелиция», – но наибольшим спросом у россиян все же пользовался седан. Четырех-пятилетки в Москве стоят 8–10 тыс. долларов, семи-восьмилетки – до 6 тысяч.

Помимо цены, «Балено» радует неожиданной для этого сегмента рынка остротой управления. Но «спортивный характер» – в ущерб комфорту: подвеска жестко передает на кузов мелкие дефекты покрытия. Оставляет желать лучшего и шумоизоляция, однако шум от колес и двигателя не переходит порог раздражения. А вот скрипы задних панелей могут здорово досаждать музыкальному слуху.

Эргономика водительского места продумана, сидеть удобно, разве что боковую поддержку японцы, похоже, рассчитывали для европейца с брюшком. Салон достаточно просторен – правда, сзади рослые пассажиры порой упираются коленями в передние сиденья (это относится прежде всего к трехдверному хэтчбеку). А в небольшой с виду багажник седана умещается четыре колеса, да и заднее сиденье складывается в пропорции 60:40. Что уж говорить об универсале! У него даже под полом – багажные отделения и фирменное пластиковое ведерко (при покупке убедитесь, что хозяин не «забыл» его в гараже!). А релинги на крыше позволяют сэкономить на покупке багажника: две жесткие поперечины подобрать нетрудно.

Даже по современным меркам стандартная комплектация «Балено» выглядит достойно: две фронтальные подушки безопасности, передние электростеклоподъемники, центральный замок, электропривод зеркал, регулируемая по наклону рулевая колонка, ГУР (была небольшая партия машин без усилителя руля). На заказ устанавливали ABS, кондиционер, подогрев сидений и легкосплавные диски. Как и на многих «японках», пакета для плохих дорог здесь не предусмотрено, но и без него клиренс сравним с «жигулевским». Из особенностей рос-



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, $
Ремень ГРМ + его ролик (1,6 л)	69+65
Радиатор оригинальный восстановленный	472 300
Комплект сцепления 1,6 л (передний/полный привод)	351/272
Вискомуфта	1044
Подшипник задней ступицы + 2 сальника (полный привод)	110+16
Комплект передних тормозных колодок (1,6 л)	109(36*)
Комплект передних тормозных дисков (1,6 л/1,8 л)	198(72**)/236
Стойка стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески	34(16***)
Амортизатор передний	188(74****)
Амортизатор задний	203(74****)
Продольная тяга задней подвески	68
Крыло переднее (до/после рестайлинга)	262/262
Капот (до/после рестайлинга)	416/416
Бампер передний (до/после рестайлинга)	355/355
Фара (до/после рестайлинга)	408/329

*Allied Nippon. **Brembo. ***Nipparts. ****Kayaba.


В Россию официально поставляли автомобили только в комплектации GLX (на фото), но велюровые вставки в дверях не делают богаче салон из грубого серого пластика. На GL обивка сидений и дверей лучше гармонирует с приборной панелью.



Благодаря удачной аэродинамике универсала стекло пятой двери долго остается чистым.

сийского варианта – лишь обязательные брызговики да полноразмерная запаска.

Хорошее подспорье для заметенных снегом дорог и бездорожья – полный привод. Но у «Балено» он сочетается лишь с механической коробкой передач и двигателем 1,6 л, так что приверженцам «автомата» или заряженного мотора придется довольствоваться передним.

САМЫЙ МОЩНЫЙ – САМЫЙ НАДЕЖНЫЙ

На «Балено» устанавливали четыре двигателя, включая дизельный (см. Историю модели). Официально в Россию поставляли только 1,6-литровые версии – их на рынке большинство. Значительно реже встречаются бензиновые 1,3 и 1,8 л. На последнем месте – дизельные машины (об подобном моторе мы рассказывали в ЗР, 2004, № 8, с. 200).

Двигатели 1,3 и 1,6 л серии G известны еще по «Сузуки-Витара». Достаточно неприхотливые, они не требуют вмешательства (кроме регламентного обслуживания) по крайней мере до 200 тыс. км, когда начинает сказываться износ колец: падает компрессия, увеличивается (свыше 1 л/1000 км) расход масла. Самая дорогая регламентная работа – замена ремня ГРМ с роликом. При обрыве ремня гнутся клапаны, так что 100 тыс. км – предельный пробег до замены (лучше сократить его тысяч до 90). С таким же интервалом регулируют зазоры клапанов (упорными винтами, без специнструмента).

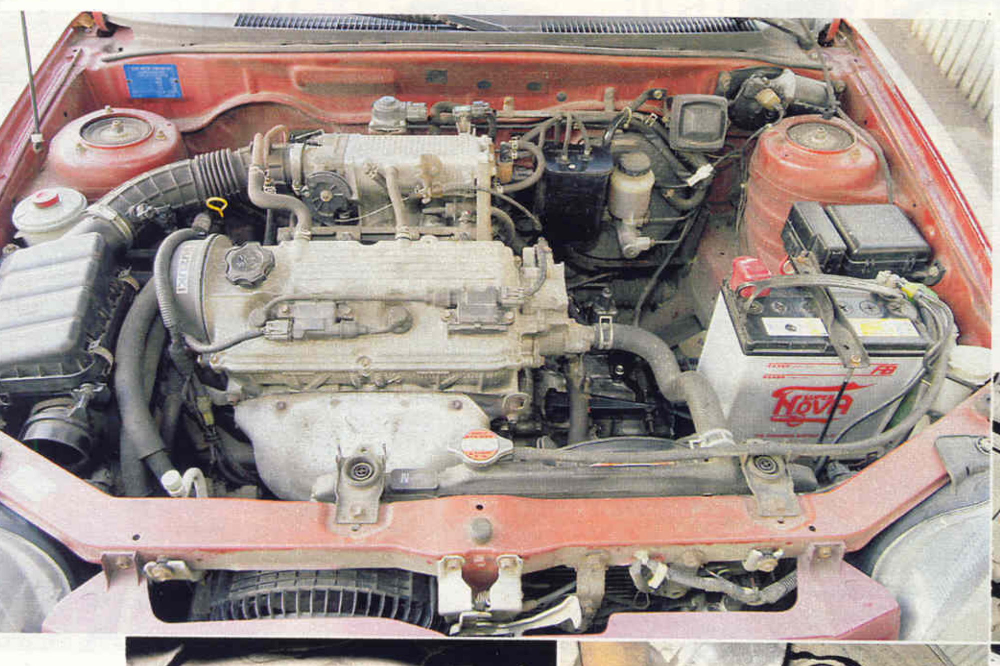
Двигатель 1,8 л серии J, помимо «Балено», устанавливался на «Сайдкик Спорт». Это практически безотказный агрегат. ГРМ здесь приводится цепью с гидронатяжителем, зазоры клапанов поддерживаются гидрокомпенсаторами, поэтому открывают мотор только для ремонта, а до него – не менее 250–300 тыс. км. Но «гидравлика» чувствительна к смолистым отложениям, поэтому на масле экономить не стоит: от «минералки» лучше отказаться.

«Масляное ТО» для всех моторов – через 10 тыс. км. Замена воздушного фильтра – каждые 20 тыс. км, топливного – при 40. Свечи положено менять через 30 тыс. км, но нередко интервал приходится сокращать до 10–20 тысяч. Антифриз служит 40 тыс. км.

На фоне в целом беспроблемных двигателей досадным недоразумением выглядит гниющая обжимная пластина верхнего бачка радиатора. Правда, грязи на нее здесь попадает куда меньше, чем, скажем, на «Витаре», поэтому пару лет соединение, как правило, выдерживает. На замену же недешевому оригинальному радиатору порекомендуем восстановленный, с алюминиевым бачком отечественного производства.

ЧЕРТИК ИЗ КОРОБКИ

Трансмиссии «Балено» довольно сильно различаются в зависимости от двигателя и типа привода. Ситуация сложилась нетипичная: судя по опыту эксплуатации,



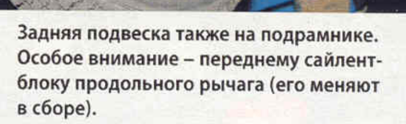
Двигатель G16B благодаря официальным поставкам – самый распространенный в России. Под капотом вполне уместится аккумулятор «жигулевского» размера, только клеммы здесь под тонкие штыри.

Пластмассовые экраны частично спасают от грязи в моторном отсеке, но все же крепкая защита не помешает. Во-первых, алюминиевый картер коробки передач висит низко, во-вторых, так меньше страдает узел промежуточной опоры привода колеса. Если шлицевое соединение закиснет, вместе с подшипником придется менять и привод.



«Балено» неплохо приспособлен к российским условиям: даже при контактах с «суровой действительностью» магистрали останутся целы.

Передняя подвеска – типа «Мак-Ферсон». Нижние рычаги закреплены на подрамнике. Главные точки контроля – стойки стабилизатора и шаровые опоры.



Задняя подвеска также на подрамнике. Особое внимание – переднему сайлент-блоку продольного рычага (его меняют в сборе).

самыми ненадежными оказались... самые распространенные комплектации, тогда как автомобили с наиболее мощным двигателем и сложной трансмиссией доставляют меньше всего хлопот.

Начнем с хорошего. Беспроблемный вариант – автоматическая коробка передач. Также очень надежны «механика» с двигателем 1,8 л и полноприводные версии. Вискомуфта здесь все время работает на грани блокировки, даже без пробуксовки передних колес перебрасывая назад около 5% момента – за счет разницы передаточных чисел переднего и заднего редукторов. При пробуксовке распределение момента между осями может доходить до 50:50. Узел – необслуживаемый, неисправный подлежит замене. Досрочный выход муфты из строя (при пробеге около 150 тыс. км) – как правило, следствие внедорожной или раллийной эксплуатации. Без «экстрима» муфта продержится 250–300 тыс. км.

Главный источник неприятностей – «свифтовские» коробки передач, устанавливаемые с двигателями 1,3 и 1,6 л (кроме 4x4). Слабое звено – опорная пластина подшипников в задней части коробки. Со временем винты ее крепления ослабевают и пластина деформируется, вызывая перекос валов. Если вовремя обратить внимание на посторонний шум при разгоне (иногда это «грызущий» звук наподобие того, что издает изношенный ШРУС, но слышный и на



Полноприводный универсал «Балено» – пожалуй, самое выгодное предложение в своем классе.

прямой), можно обойтись малой кровью, сэкономив несколько тысяч долларов. Коробки в сборе в запчасти не поставляют, поэтому, если переборка не по карману, ищите «бэушный» узел, надеясь на лучшее.

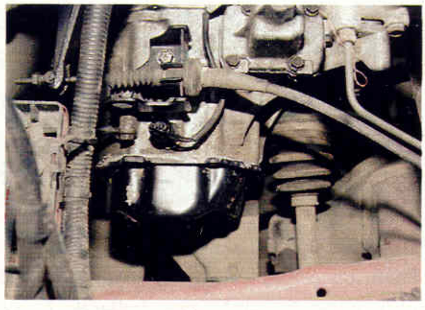
Стоит ли говорить, что при выборе подержанного автомобиля коробке нужно уделить максимум внимания. И, конечно, не забывать про регулярную, каждые 40 тыс. км, смену масла: 75W90 GL-4 в «механике» и Dexron II/III в «автомате».

Сцепление с двигателем 1,6 л служит всего 80–100 тыс. км. «Умирает» оно быстро, поэтому не тяните с заменой! С мотором 1,3 л и особенно 1,8 л или с полноприводной трансмиссией оно держится заметно дольше – более 150 тысяч (кстати, в последнем варианте узел обойдется существенно дешевле).

ШРУСы при целых пыльниках переживут автомобиль. Передние подшипники тоже держатся вполне достойно – в среднем 100–150 тыс. км, как и задние на переднеприводных версиях (ступица в сборе) – более 120 тыс. км. А вот задние подшипники на полноприводных авто – другой конструкции, они выходят из строя куда чаще – примерно каждые 40 тысяч. Не откладывайте замену: разбитый подшипник приводит к износу наружного ШРУСа, а привод меняется только в сборе!

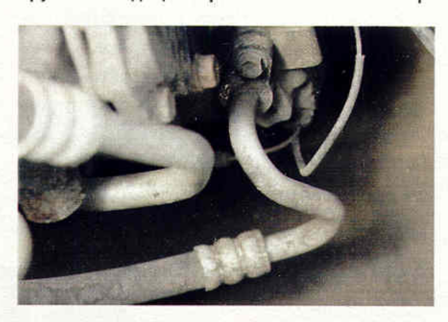
МНОГИЕ ЛЕТА

Подвеска «Балено» почти не требует затрат. Чаще всего – каждые 70–80 тыс. км - придется менять стойки переднего стабилизатора поперечной устойчивости и продольные рычаги задней подвески (из-за износа сайлент-блоков). Более 100 тыс. км служат рулевые наконечники, шаровые опоры и амортизаторы.



Механическая коробка передач на переднеприводных версиях 1,3 и 1,6 л – проблемный узел. Хорошо хоть, что для некоторых операций (например, замены злополучной пластины) ее не надо демонтировать – достаточно снять заднюю крышку.

Трубкам кондиционера не помешает антикор.



Рулевая рейка и насос ГУР также работают без нареканий. Если же в рейке есть стук или подтекает жидкость, ищите следы кузовного ремонта.

Нет претензий и к тормозам (в том числе к ABS). Передние диски выдерживают 110–120 тыс. км, задние барабаны (кроме 1,8 л) – практически вечные. Замена жидкости DOT-4 – каждые 40 тыс. км.

Кузов неплохо противостоит коррозии, но пятилетняя машина, если ей не делали дополнительный антикор, наверняка уже тронута ржавчиной по низу дверей и задних арок. У «Балено» оцинкованы лишь зоны «наибольшего риска», поэтому не пренебрегайте подкраской сколов эмали и дополнительной обработкой скрытых полостей.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У АВТОРИЗОВАННОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, $
Диагностика двигателя с использованием сканера	31
Диагностика ходовой части	29
Малое ТО*	98***
Большое ТО**	560***
Замена ремня ГРМ и его ролика (двиг. 1,6 л)	122
Замена сцепления (передний/полный привод)	154/231
Переборка коробки передач***	440–4600
Замена вискомуфты	24
Замена подшипника задней ступицы	87
Замена передних/задних тормозных колодок	34/62
Замена комплекта передних тормозных дисков и колодок	84
Замена стойки стабилизатора передней подвески	14
Замена амортизатора переднего	52
заднего	42
Замена продольного рычага задней подвески	63
Замена рулевого наконечника	42
Регулировка схождения всех колес	52

**Замена масла в двигателе и масляного фильтра, осмотр воздушного фильтра, тормозных колодок, диагностика ходовой части и двигателя.*
***Помимо малого ТО, замена ремня ГРМ и ролика, масла в коробке передач, антифриза, тормозной жидкости.*
****Включая запчасти и расходные материалы.*

НАШ ВЫБОР

Сегодня на рынке почти не встретишь «Балено» только что из Европы, зато из США их везут немало. Но секрет дешевизны может раскрыться уже через месяц-другой. Зато комплектация «американцев», как правило, очень богатая, да и двигатель можно заказать самый мощный. В России же биографию машины зачастую удается проследить достаточно подробно и быть уверенным в пробеге и качестве обслуживания. Лучший выбор, на наш взгляд, – полноприводный универсал 1,6 л или переднеприводный седан 1,8 л – чем не молния? □

Благодарим авторизованный техцентр «АИДА» за помощь в подготовке материала.

ЭКОНОМ-КЛАСС

Анатолий Сухов

Наверное, трудно найти другую такую страну, где автомобили столь явно делят «по национальному признаку». Впрочем, отдадим должное отечественному автопрому: в том, что россияне все чаще выбирают иномарки – и его заслуга. До недавних пор одним из главных козырей российских машин оставалась цена. Другие позиции – безопасность, экологическую чистоту, надежность – большинство наших моделей сдали еще много лет назад. Но сегодня и ценовая карта бита: по цене «десятки» или «Калины» можно купить новую, пусть и «наполовину отечественную», но иномарку, качество которой почти не зависит от календаря.

ПРОДАВЦЫ И ПОКУПАТЕЛИ

Если же выбирать среди подержанных авто, предложений хоть отбавляй. Но сегодня поговорим об альтернативе новой машине, поэтому круг претендентов ограничим двухлетними экземплярами, как правило, еще находящимися на гарантии. Как показывает опыт, за некоторыми исключениями, этот возраст – пора расцвета, когда ресурс еще далеко не исчерпан, а детские болезни уже залечены. К тому же такие автомобили, как правило, продают не из-за возникших проблем, а задумав сменить модель, зачастую выбирая ее в другом классе. Поэтому с легкостью отдают заодно комплект зимней резины, практически новой (вот еще один плюс покупки авто, отъездившего хотя бы год).

Немало почти новых автомобилей предлагают разочаровавшиеся в них владельцы. Конечно, если целый год вас подвозили на «Ауди» или БМВ, салон, скажем, «Нексии» каждый раз будет настойчиво напоминать о своих недостатках. Но бывают и скрытые дефекты, поэтому машины, продаваемые в первый год эксплуатации, нужно смотреть особенно тщательно. И желательно узнать на СТО, что именно делали с этим авто.

Другая частая причина продажи (помимо окончания гарантии) – грядущее «большое ТО». Его стоимость (с заменой ремня ГРМ, тормозных колодок, фильт-



«Хёндэ-Акцент» оставляет двоякое впечатление. С одной стороны – мощный мотор, просторный салон, мягкая подвеска. С другой – слабая шумоизоляция, меньший, чем в «десятке», багажник, частые пробои короткоходной подвески. При паспортной загрузке клиренс сокращается почти до 10 см. А длинный передний свес требует осторожности на проселке и прочной защиты силового агрегата. Зато на трассе «Акцент» в своей стихии. Запас мощности позволяет уверенно выполнять обгоны как с «механикой», так и с «автоматом». Покупая автомобиль с пробегом 80–100 тыс. км, особое внимание уделите диагностике двигателя и подвески: могут быть изношены маслосъемные кольца и резинометаллические шарниры (если не заменили вовремя «убитые» сайлент-блоки, вскоре погибнут здоровые). Лучший вариант для российской глубинки – российский «Акцент» без нейтрализатора и лямбда-зонда, хотя и у него могут возникнуть трудности с пуском ниже минус 20°С.

«Пежо-206» привлекает удобной посадкой, хорошей динамикой, управляемостью, обзором «на 360°». Правда, черный пластик передней панели мрачноват и вдобавок бликует на солнце, но особых неудобств это не создает. Багажное отделение невелико, но для перевозки больших грузов можно использовать всю заднюю часть салона. Удобнее всего ездить на «пыжике» вдвоем: сзади – лишь два «детских» места. Главный недостаток «206-го» – низкая посадка. Поцарапать бампер или оторвать брызговик – пара пустяков. А вот достать из-под пола запаску (тем более, установить ее туда) – потная работенка. Электрические разъемы слабо защищены от соли и воды. Запчасти сравнительно дороги.

ров и эксплуатационных жидкостей) достигает нескольких сотен долларов, поэтому, прежде чем ударить по рукам, загляните в сервисную книжку.

Кстати, у машин на гарантии этот документ должен быть в идеальном порядке – с отметками о плановом ТО и установке дополнительного оборудования (сигнализация, магнитола, замок капота и т.д.), иначе с последующим гарантийным обслуживанием могут возникнуть проблемы. Также требуйте паспорт и описание сигнализации и других нештатных устройств.

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА БЮДЖЕТНЫЕ ИНОМАРКИ В МОСКВЕ

Автомобиль	Год выпуска	Объем двигателя* (тип коробки передач)	Цена, долл. США
«Дэу-Матиз»	2004	0,8 (М)	6500
	2003	0,8 (М)	6200
«Дэу-Нексия»	2004	1,5 (М)	8800
	2003	1,5 (М)	7400
«Рено-Клио Символ»	2004	1,4 (М)	9900
	2003	1,4 (М)	8800
«КИА-Рио»	2004	1,5 (М)	10 000
	2003	1,5 (М)	9100
«Хёндэ-Акцент»	2004	1,5 (М)	10 300
	2003	1,5 (М)	9700
«Хёндэ-Гетц»	2004	1,3 (М)	10 500
	2003	1,3 (М)	10 000
«Шевроле-Авео» седан	2004	1,4 (М)	10 400
«Пежо-206»	2004	1,4 (М)	10 500
	2003	1,4 (А)	10 200
	2003	1,1 (М)	9000
«Шкода-Фабия»	2004	1,4; 1,2 (М)	10 500
	2003	1,4; 1,2 (М)	9700

**Все двигатели – бензиновые.*



«Дэу-Матиз» очень популярен в крупных городах. Зачастую это вторая машина в семье. По внешнему виду – типичный «женский» автомобиль, плюшевая игрушка (хотя единодушного одобрения у женщин он не вызывает). При скромном объеме двигателя «Матиз» набирает сотню за 17 с и разгоняется до 144 км/ч. Впрочем, на трассе тряска быстро утомляет водителя и пассажиров, но к управляемости при такой большой парусности придраться трудно. При покупке выбирайте экземпляр с задним дворником, иначе в дождь и снег обзора назад не будет. В своем классе это сравнительно безопасный автомобиль: даже без подушек он завоевал три звезды при фронтальном ударе по методике EuroNCAP.



«Хёндэ-Гетц» радует качеством сборки: подогнанные панели, хорошая шумоизоляция, но разочаровывает невысоким клиренсом и жесткой подвеской, намекая на городскую прописку. В «багажнике» места почти нет, но его можно отобрать у пассажиров, сложив задние сиденья. Кстати, сзади довольно просторно, поэтому «Гетц» можно считать городским семейным экипажем. Обзор вперед отличный, а вот к «задней полусфере» придется привыкать – к счастью, помогают большие боковые зеркала. Мотора 1,3 л вполне хватает даже на трассе, если не бояться его выкручивать (на высоких оборотах он заметно шумит).

«КИА-Рио» – в целом неплохой автомобиль, но не изживший некоторые детские болезни, к сожалению, чреватые крупными расходами. Самые критичные места – ремень ГРМ и сцепление. Первый гарантированно выдерживает лишь 50 тыс. км, а накладки можно «поджарить» и за 10 тысяч, если ориентироваться по усилию на педали – там момент включения практически не ощущается. Плохо защищены от влаги электрические разъемы. В подвеске придется регулярно менять задние амортизаторы из-за разбивающихся верхних втулок. Эргономика в целом продумана неплохо; в базовой комплектации – подушка безопасности водителя, ГУР, регулируемая по высоте рулевая колонка. Сравнительно невысока стоимость обслуживания и запчастей.





«Дэу-Нексия» уже несколько лет держит первенство среди бюджетных иномарок. Ее достоинства – надежность и неприхотливость, вместительные салон и багажник, неплохая шумоизоляция (8-клапанный двигатель намного тише 16-клапанного, особенно на высоких оборотах), сравнительно большой клиренс, уверенный запуск в мороз. Автомобиль несложен в обслуживании и ремонте, выпущено много литературы, большинство запчастей в наличии на складе, есть приемлемый по качеству неоригинал. Из недостатков отметим отсутствие трансформации салона, слабые задние пружины, невысокую коррозионную стойкость (желателен дополнительный антикор), вялую управляемость (исправляется установкой газовых амортизаторов) и слабо защищенный от камней и грязи радиатор кондиционера. И последнее: «Нексия» в России предлагается только с пятиступенчатой механической коробкой передач.

«Шевроле-Авео» – сравнительно новая модель, их еще мало на вторичном рынке. Впрочем, высокий спрос обещает скорые перемены. По ходовым качествам крепкий середнячок: на хулиганство не провоцирует, но и несильно запаздывает при быстром рулении. Крены вполне ожидаемые при сравнительно мягкой подвеске. Высокий салон с вертикальной посадкой, неплохая обзорность, несмотря на массивные передние стойки, но задние габариты придется запоминать. Большой багажник. В базовой комплектации две подушки безопасности. Мотора 1,4 л вполне хватает для повседневной езды, но для обгонов придется поработать рычагом коробки передач. Серьезных проблем пока нет, но некоторых запчастей приходится ждать не одну неделю.





«Рено-Клио Символ» создавался специально для стран третьего мира, в том числе и для России. Высокий даже под нагрузкой клиренс, штатная защита моторного отсека, нетребовательность к топливу, неплохая шумоизоляция, надежная управляемость, вместительный багажник – его безусловные плюсы. Стоимость обслуживания умеренна, а вот цены на запчасти менее привлекательны. ТО на 60 тыс. км основательно опустошит кошелек. Нередки проблемы с электрооборудованием.

«Шкода-Фабия» очень дорога в обслуживании: и работа, и, особенно, запчасти. Однако по уровню оснащения и поведению на дороге она практически не уступает «Фольксвагену». А вот бюджетный трехцилиндровый двигатель 1,2 л откровенно слаб: для города достаточно, а для уверенных обгонов нужен хотя бы 1,4-литровый. Подвеска жестковата: при «раллийной» езде, случалось, лопались задние стекла.



МАЛЫЙ И ОСОБО МАЛЫЙ

Сегмент иномарок до двух лет по цене до 10 тысяч долларов ограничивается гольф-классом и микро. В основном это настоящие или бывшие «корейцы» – «Дэу», «Хёндэ», КИА. «Европейцев» в этой ценовой категории встретить непросто: попадается «Пежо-206», реже «Шкода-Фабия», а вот «Форд-Фиеста» или «ФИАТ-Панда» – вообще редкие гости на рынке. «Фокусов I» продают немало, но, как мы уже отмечали (ЗР, 2005, № 10, с. 182), цены на двухлетки редко опускаются ниже 10 500 долларов.

В эконом-классе собрались, главным образом, городские автомобильчики вроде «Дэу-Матиз» или «Хёндэ-Гетц». Дальняя дорога и проселок – не их стихия. Лучше приспособлены к путешествиям «Дэу-Нексия» и «Рено-Клио Символ». Другой их козырь – всеядность, хотя и в современные авто вроде «Гетца» даже на дилерских станциях советуют заливать 92-й бензин – с ним реже выходят из строя свечи зажигания. Лишь бы он не оказался «восьмидесятым»!

Преимущества и недостатки присущи каждой машине. К первым в этой группе «иностранцев» отнесем цену самого авто, ко вторым – стоимость обслуживания и запчастей. Дорог сервис «Шкоды» и «Форда», но после окончания гарантии «КИА-Рио» вполне способна их обойти: лечение затянувшихся детских болезней недешево. Самая малобюджетная – «Дэу-Нексия» – и по работе, и по запчастям.

Для многих дешевая иномарка – пробный шар. Если это первый автомобиль, обязательно застрахуйте его по КАСКО: кузовной ремонт может обойтись дороже самой машины. А вот угонщиков эконом-класс почти не привлекает, поэтому для блокировки двигателя достаточно штатного иммобилайзера. □

ВРАГ ХОРОШЕГО

Евгений Борисенков, Анатолий Сухов. Фото: Константин Якубов



«Ситроен» – одна из легендарных европейских марок. В России он приобрел известность благодаря похождениям Фантомаса, чей автомобиль прекрасно ездил, летал, плавал и даже нырял. Много лет спустя этот имидж, видимо, отпугнул постсоветского покупателя: приобретение незнакомого чуда техники представлялось рискованным и опасным. Такое отношение, разумеется, сказалось на цене, и вскоре выяснилось, что отлично укомплектованный и добротно сделанный автомобиль на вторичном рынке стоит куда меньше соперников. Именно поэтому нашей следующей покупкой в трейд-ине стал «Ситроен».

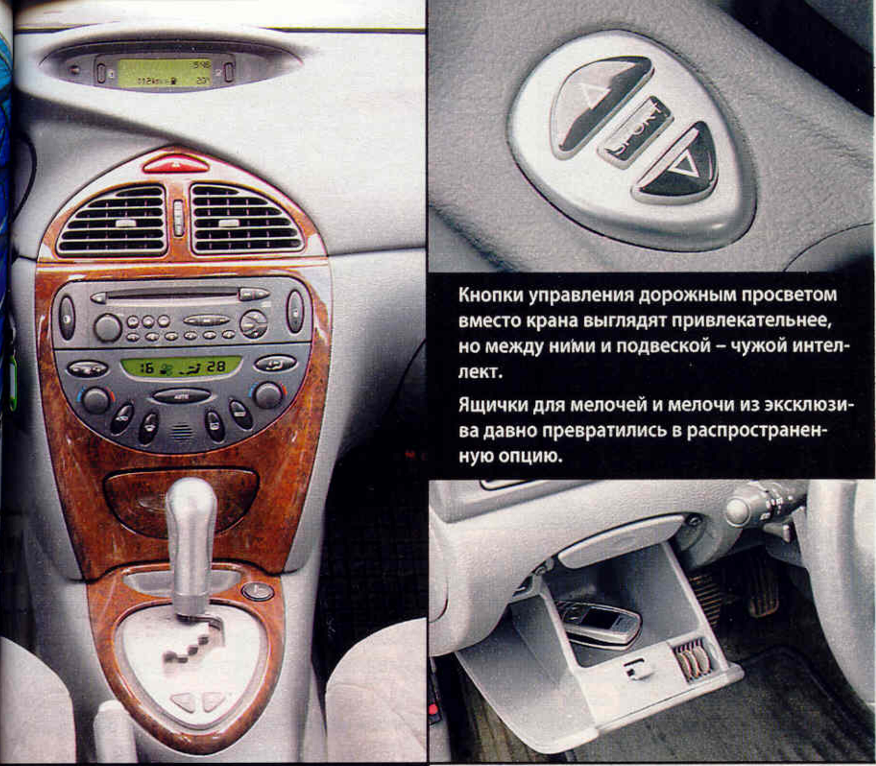
ТОВАР ЛИЦОМ

Сперва показалось, что мы попали на распродажу – автомобили стоили процентов на десять дешевле тех, что предлагали на рынке и в популярных изданиях типа «купи-продай». Никакого подвоха – год назад систему обмена подержанных «ситроенов» на новые ввели ради поддержания имиджа компании, не помышляя о прибыли. Дело пошло, и теперь по системе трейд-ин в месяц продают около двух десятков автомобилей. Но не сегодня-завтра стартует программа предоставления дополнительных дилерских гарантий на машины с пробегом, тогда и исчезнет эта десятипроцентная разница. Тем, кто верит в удачу и готов сэкономить, отказавшись от «фирменного» покровительства, стоит поторопиться!

На комиссию принимают все «ситроены» независимо от происхождения. Только «серые» оценивают куда дешевле «официальных»: разница в ценах на однотипный автомобиль может достигать трех тысяч долларов! Таковы затраты на проверку родословной конкретного экземпляра. Сюда же включена плата за риск – ведь компания-продавец несет полную юридическую ответственность перед будущим покупателем. Жуликов просят не беспокоиться – если выяснится, что комитент впарил заведомо криминальную машину, ее непременно вернут – вместе с ворохом неприятностей.

Сдают автомобили в основном частники (95%), организации транспорт предпочитают «укатывать». Самая популярная модель – C5. Сформировалась даже определенная схема. Ценитель марки приобретает в салоне автомобиль и беззаботно ездит на нем три года. За пару месяцев до окончания гарантии он отправляется в трейд-ин и обменивает его на новый. Резон очевиден: клиент застрахован от неожиданных трат на крупный ремонт, а все расходы на ТО – плановые. Выгодно и компании – на подготовке гарантийной машины можно не мелочиться, поэтому следующий покупатель получит ее полностью исправной.

В результате основу трейд-иновского парка «це-пятых» составляют двух-трех-



Кнопки управления дорожным просветом вместо крана выглядят привлекательнее, но между ними и подвеской – чужой интеллект.

Ящички для мелочей и мелочи из эксклюзива давно превратились в распространенную опцию.

летние автомобили с пробегом около 50 тысяч в богатой комплектации (как минимум ГУР, ABS, климат-контроль с раздельным управлением, навороченной аудиосистемой и парковочным пакетом), оснащенные двухлитровым мотором и автоматической коробкой передач. Неоправданно дорогие трехлитровые версии встречаются редко – переплатив при покупке, владелец пытается не потерять много при продаже, из-за чего такому автомобилю пришлось бы слишком долго ждать покупателя. В дефиците и универсалы: хозяева не спешат расставаться с удобным семейным «сараем».

После инструментального контроля на автомобиль составляют дефектную ведомость. Но она – еще не руководство к действию. Бывшие владельцы устра-

Добротный салон с элементами роскоши за полцены – весьма заманчивое предложение.

Зеркало-«хамелеон» автоматически темнеет при попадании света фар, не позволяя слепить хозяина.







Чтобы безболезненно перешагивать через бордюры, не обязательно родиться вседорожником.

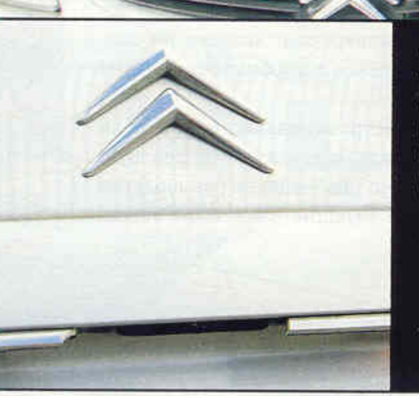
«Гидрактив-III»: одним движением руки быстроходный автомобиль превращается в элегантный трактор.



Под капотом встречается и V6, но двухлитровые моторы на вторичном рынке более популярны.



Типичный «ситроеновский» изыск – седан с открывающейся… пятой дверью.



Обломки молдинга у ручки багажника – свидетельство крепкой хватки прежнего владельца.

Предпродажная подготовка не предусматривает «вылизывания» кузова – так дешевле для покупателя.

нять огрехи за свой счет, как правило, не намерены. Дилер (исключая бесплатный гарантийный ремонт) все делает по своим – немалым – расценкам. Поэтому многие покупатели согласны взять более дешевый полуфабрикат и довести его до кондиции самостоятельно. Потенциальных проблем не так много. Если владелец заливал в бачок омывателя воду, скорее всего дышит на ладан насос. Не исключено, что потребуют замены катушка зажигания, катализатор и лямбда-зонд. Мотор чувствителен к качеству топлива – от суррогатов страдают клапаны. Недолговечны передние тормозные диски – уже к 30 тысячам пробега может появиться биение. Зато свечи свои 20 тысяч выхаживают честно. В свое время владельцам машин предлагали обратиться в сервисные центры для перепрограммирования блока управления двигателем. Если ваш визави поленился, не исключаются проблемы с холодным пуском.

Многих пугает довольно ясный цокающий звук, порой не исчезающий даже после прогрева. Беспокоиться нечего – это звенит клапан, перераспределяющий поток воздуха на впуске. Не повод для волнений и относительно высокий угар масла. По норме к 80 тысячам пробега он может достигать 0,5 л на тысячу километров.

Некурящим следует категорически избегать прокуренного салона – запах неистребим! Впрочем, это еще один способ сэкономить – такие машины отдают на 10% дешевле. Будьте готовы к тому, что местами велюровая обивка окажется потертой, а на кузове обнаружатся мелкие повреждения. Последние требуют тщательного анализа – за вмятиной в так называемой деформируемой зоне порой скрывается «сложенный» лонжерон. Такова плата за высокую пассивную безопасность.

Больной вопрос: какие сюрпризы может подкинуть изюминка автомобиля – система «Гидрактив-III»? Ответ прост – никаких. По уровню надежности она соответствует классу автомобиля. Обслуживание сводится к замене жидкости раз в 60 тыс. км – процедура для кошелька необременительная.

И В ЛЕС, И ПО ДРОВА

Серебристый красавец 2002 года выпуска, несмотря на дорестайлинговую внешность, выглядел хоть куда. Литые диски, велюр «Моара», встроенные в блок-фары противотуманки. За эту прелесть с пробегом всего-то 45 тыс. км просили $18 500. Недешево, но ведь новый в свое время стоил аж $28 900! А вы как хотели? Машина-то бизнес-класса, да с самым большим в этом классе салоном. Нам он, кстати, понравился. И продуманной эргономикой, и добротной отделкой, и обилием ящичков, полочек и подставок… Но это в статике. Когда тронулись, вылезли первые огрехи. Стрелка тахометра почти добралась до предела, а упрямый «автомат» никак не желал включать вторую передачу. Выяснилось, что при включении селектор вместо положения D (драйв) оказался в положении типтроник (ручной выбор передач). Вину возложили на неискушенного пилота, хотя тот и уверял, что причина – в неудобной схеме переключения, провоцирующей ошибки. И что типтроник просто бесполезная игрушка.

Следующая неприятность произошла на проселке. Как известно, одно из достоинств гидравлической подвески – возможность изменять дорожный просвет. В третьем «Гидрактиве» предусмотрено четыре уровня: сонный (машина дремлет, опустившись брюхом на асфальт), рабочий (клиренс, комфортный на ровной дороге во всем диапазоне скоростей), паркетный (увеличенный просвет, ограничивающий скорость 40 км/ч) и джиперский (позволяет машине одолеть сильно пересеченную местность, но не быстрее 10 км/ч). В отличие от предыдущих моделей, снабженных краном, выбор доверили кнопке, а индикацию положения вывели на экран посреди «торпедо». Нововведение стоило оторванного брызговика: увлеченный борьбой с бездорожьем, водитель ненароком превысил граничную скорость, и «Ситроен» молча (!) присел посреди колеи… Воистину – поспешишь, людей насмешишь. Да нет, это не про водителя.

Зато в остальном машина порадовала. Отменная динамика, внятный руль, цепкие тормоза. Но главное – ни с чем не сравнимая плавность хода. Говорят, даже «Мерседес» здесь не конкурент. Может, молва и преувеличивает, но совсем чуть-чуть. □

Редакция благодарит компанию «СИТРОЕН ЦЕНТР МОСКВА» за помощь в подготовке материала.

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США)*

Модель	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
ВАЗ											
ВАЗ-1111, 11113	2800	2600	2300	1800	1700	1500	1300	1200	1100	1000	900
ВАЗ-21043	4400	4100	3600	3400	2900	2700	2500	2200	2000	1800	1500
ВАЗ-21047	4600	4200	3700	3500	3200	2900	2600	2300	2100	1900	-
ВАЗ-21053	3800	3500	3100	2800	2500	2400	2200	1900	1800	1700	1500
ВАЗ-2106	3700	3400	3000	2700	2600	2500	2200	2000	1900	1700	1600
ВАЗ-21061	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	2500	2400	2200	2000	1900	1700	1500
ВАЗ-2107, 21074	4500	3800	3500	3300	3000	2800	2600	2200	2000	1800	1700
ВАЗ-2108	-	-	-	-	-	-	-	2900	2500	2400	2200
ВАЗ-21083	м.д.	м.д.	5000	4600	4200	3800	3500	3000	2800	2500	2300
ВАЗ-2109	-	-	-	-	-	-	-	3100	2800	2600	2400
ВАЗ-21093	6000	5500	5100	4700	4300	3900	3600	3200	2900	2700	2500
ВАЗ-21099	м.д.	5900	5500	5000	4500	4200	3800	3500	3200	2900	2600
ВАЗ-2110	-	-	-	-	5000	4600	4100	3900	3600	-	-
ВАЗ-21102	7300	7000	6200	5600	5200	4700	4200	4000	м.д.	-	-
ВАЗ-21103	м.д.	7200	6400	5800	5400	4800	4400	4200	-	-	-
ВАЗ-21104	8000	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2111	7500	7200	6400	5800	5300	4800	4300	4100	-	-	-
ВАЗ-21113	7800	7500	6500	5900	5400	4900	м.д.	-	-	-	-
ВАЗ-2112	7100	6900	6500	6000	5400	5000	м.д.	-	-	-	-
ВАЗ-21124	8200	8000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2114	6700	6200	5500	5200	-	-	-	-	-	-	-
ВАЗ-2115	6900	6400	5800	5400	5000	4600	4200	4000	-	-	-
ВАЗ-21213	-	-	-	4600	4300	3500	3200	2800	2700	2300	2000
ВАЗ-21214	7200	6300	5600	4900	4500	3800	3400	3000	м.д.	м.д.	м.д.
ВАЗ-2123	10500	9800	8900	7500	6800	6500	-	-	-	-	-
ВАЗ-2131	7500	6800	5800	5400	4900	4300	4200	4000	3200	3000	м.д.

Модель	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
АЗЛК											
"Москвич-2141"	-	-	-	-	-	-	-	1600	1500	1300	1200
"Москвич-Святогор 1.7"	-	-	-	м.д.	м.д.	2100	2000	1700	м.д.	-	-
"Москвич-Святогор 2.0"	-	-	-	м.д.	м.д.	2700	2500	2200	м.д.	-	-
ИЖ											
ИЖ-412	-	-	-	-	-	-	-	-	700	600	500
ИЖ-2126	м.д.	3900	3300	3000	2500	2200	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
ИЖ-2715	-	-	-	-	-	1500	1200	1000	800	700	500
ИЖ-2717	м.д.	4000	3500	3000	2400	2100	-	-	-	-	-
ГАЗ											
ГАЗ-31029	-	-	-	-	-	-	-	-	1800	1600	1300
ГАЗ-3110	-	5600	5300	5000	4000	3500	3000	2500	2100	-	-
ГАЗ-31105	7200	6800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ГАЗ-3102	м.д.	8100	7200	5500	4500	4000	3700	3300	2800	2500	2000
ЗАЗ											
ЗАЗ-1102	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	800
ЗАЗ-1103 "Славута"	м.д.	3900	3300	м.д.	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-
УАЗ											
УАЗ-31512	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	2600	2400	1800
УАЗ-31514	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	3300	2800	2600	2000
УАЗ-31601	м.д.	м.д.	7000	6500	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	-
УАЗ-31602	м.д.	м.д.	8500	8000	7500	м.д.	м.д.	-	-	-	-

* В таблице даны цены предложения в среднем по России на автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 000 км.

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ НА ИНОСТРАННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США)*

Модель	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
"Ауди-80"	-	-	-	-	-	-	-	-	7900	7100	6800	6300	5300
"Ауди-100"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8800	7800	7400	6600
"Ауди-А3"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	13500	11400	10800	10100	-	-	-	-	-
"Ауди-А4"	м.д.	20500	18600	14600	14000	12500	11000	10500	9500	м.д.	-	-	-
"Ауди-А6"	м.д.	27500	24700	20700	18000	16000	14500	12200	11200	10500	-	-	-
"Ауди-А8"	м.д.	м.д.	м.д.	30200	28500	22600	19500	16500	15000	13000	-	-	-
БМВ 3-й серии	27500	25500	21600	18500	17500	14400	11200	9500	8400	8000	6500	6000	5500
БМВ 5-й серии	м.д.	30300	26800	22000	20500	17000	16400	14000	10500	8200	7000	6300	6000
БМВ 7-й серии	м.д.	60000	47500	28700	23500	21500	18500	16300	15300	10500	7300	6500	6200
БМВ-Х5	м.д.	45000	40500	36800	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Вольво-440"	-	-	-	-	-	-	-	м.д.	4400	4100	4000	3500	2800
"Вольво-460"	-	-	-	-	-	-	-	5500	4600	4300	4200	3600	3100
"Вольво-850"	-	-	-	-	-	-	10400	9500	8500	7800	7500	7200	-
"Вольво-940"	-	-	-	-	-	-	м.д.	м.д.	7800	6700	5800	5500	5000
"Вольво-S40"	20000	16000	15400	13500	12200	11500	10300	9900	-	-	-	-	-
"Вольво-S70"	-	-	-	м.д.	15500	13000	12500	10500	-	-	-	-	-
"Вольво-S80"	30500	27500	22500	21000	19400	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
"Дэу-Матиз"	6300	6000	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
"Дэу-Нексия"	8100	7000	6500	6000	5500	4700	4500	4200	3500	-	-	-	-
"Дэу-Эсперо"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	6200	5600	5300	5000	4000	-	-	-	-
"Дэу-Леганза"	м.д.	м.д.	м.д.	11000	9900	9500	9000	-	-	-	-	-	-
"КИА-Рио"	11000	9500	8500	8300	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"КИА-Спортидж"	15600	13400	12500	12000	11500	10900	9500	7400	6700	6000	5500	-	-
"Лексус-RX300"	м.д.	40000	35800	32000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Мазда-323"	-	м.д.	9500	8500	8200	7400	7000	6300	5900	5500	4000	3400	3200
"Мазда-626"	-	17000	13800	10500	9500	8900	8500	7500	7000	6500	6000	5000	4000
"Мазда-Кседос 6"	-	-	-	-	м.д.	10400	9500	8600	8000	7500	7000	6500	-
"Мазда-MPV"	м.д.	м.д.	м.д.	17000	15500	13500	10500	9000	м.д.	м.д.	-	-	-
"Мазда-Трибьют"	м.д.	25000	22000	19000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-190"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6500	5500	5200
"Мерседес-А"	м.д.	м.д.	16500	14500	12000	11500	11000	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-С"	м.д.	м.д.	26800	24000	16700	15500	13500	11500	10500	10000	9500	-	-
"Мерседес-CLK"	м.д.	м.д.	м.д.	28000	24000	20500	19500	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-Е"	м.д.	м.д.	35000	25500	23000	19000	17500	15000	12500	10500	9700	7600	7000
"Мерседес-ML"	50000	42500	35000	32000	27500	25000	-	-	-	-	-	-	-
"Мерседес-S"	м.д.	52000	48700	45800	35000	28500	25700	20000	17500	16500	14500	13000	м.д.
"Мерседес-V"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	20000	18000	17500	15000	-	-	-	-	-
"Мицубиси-Галант"	м.д.	14800	13000	12000	10500	10000	9500	8300	7500	6000	5200	4800	4000
"Мицубиси-Каризма"	14500	12700	12200	11500	10000	9500	9000	8000	7300	-	-	-	-
"Мицубиси-Лансер"	14000	12500	10500	9000	8000	7500	6500	6000	5800	5500	4300	3500	2500
"Мицубиси-Паджеро"	м.д.	31500	26000	23500	16800	14500	12500	12000	11500	10800	9500	8300	8000
"Мицубиси-Паджеро Пинин"	21500	19900	17500	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Мицубиси-Спейс Стар"	17500	15000	14500	11500	10500	-	-	-	-	-	-	-	-
"Ниссан-Алмера"	14200	13800	13000	11000	8500	8000	7300	6500	5500	-	-	-	-
"Ниссан-Максима"	м.д.	м.д.	21000	19000	13500	12500	11500	10000	9500	7000	6000	5700	5500
"Ниссан-Примера"	17000	16000	15000	11000	10500	9000	8500	7500	6500	5700	5000	4500	4000
"Ниссан-Санни"	-	-	-	-	-	-	-	-	4800	4200	3700	3500	3000
"Ниссан-Террано"	-	-	-	-	-	-	-	13500	11500	10500	8000	7000	6500
"Ниссан-Террано II"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	15000	14000	12500	11300	10300	7500	-	-
"Ниссан Х-Трейл"	28500	23500	19000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Опель-Астра"	14500	13000	11000	10500	10000	9000	7000	6000	5800	5500	4500	4300	3000
"Опель-Вектра"	м.д.	13800	13000	12500	10500	9800	9000	8000	6500	6000	5000	4500	4000
"Опель-Омега"	м.д.	м.д.	16800	15000	11400	10500	9500	8500	7500	7000	5000	4500	3500

Модель	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
"Опель-Фронтера"	м.д.	м.д.	24000	17000	14500	13000	11500	9000	8000	7500	7000	м.д.	-
"Пежо-206"	11500	10500	9500	9000	8500	8200	-	-	-	-	-	-	-
"Пежо-307"	16500	14000	13500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Пежо-405"	-	-	-	-	-	-	-	-	6500	5500	4500	4200	4000
"Пежо-406"	16000	14500	14000	12300	11500	11000	8500	7800	м.д.	-	-	-	-
"Рено-Клио Символ"	9000	8500	7000	6500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Рено-Лагуна"	м.д.	15000	13800	11500	10500	9500	8400	7900	7300	6000	-	-	-
"Рено-Меган"	12100	10500	9500	9000	8600	8000	7200	7000	-	-	-	-	-
"Рено-Меган Сценик"	17000	14500	14000	12500	11000	10500	9500	м.д.	-	-	-	-	-
"Ровер-75"	м.д.	м.д.	м.д.	18500	16000	-	-	-	-	-	-	-	-
СААБ-9000	-	-	-	-	-	м.д.	9500	8500	8000	7500	7000	6500	4000
СААБ 9-3	м.д.	м.д.	м.д.	16500	14000	10000	-	-	-	-	-	-	-
СААБ 9-5	м.д.	м.д.	20500	19500	17500	15500	м.д.	-	-	-	-	-	-
"Субару-Импреза"	м.д.	м.д.	м.д.	11000	9000	8500	8000	6500	5500	5300	5000	-	-
"Субару-Легаси"	м.д.	18500	16500	14500	13800	11500	9500	7800	7500	5500	5200	4500	4000
"Субару-Форестер"	25000	21500	19800	16000	15500	13500	11600	-	-	-	-	-	-
"Сузуки-Гранд Витара"	м.д.	18000	16500	15500	14000	13500	-	-	-	-	-	-	-
"Тойота-4 Раннер"	-	-	-	-	-	-	-	12000	11000	9000	8500	7500	7100
"Тойота-Кэмри"	25400	22500	20500	15500	12500	11200	9500	7200	6200	5800	5600	4500	4000
"Тойота-Авенсис"	22500	18500	16500	14500	12000	11000	-	-	-	-	-	-	-
"Тойота-Карина"	-	-	-	-	-	9400	8900	8500	м.д.	-	-	-	-
"Тойота-Карина Е"	-	-	-	-	-	-	-	-	8000	6700	6000	5500	-
"Тойота-Карина II"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4000	3500
"Тойота-Королла"	15000	13500	12000	9800	7500	7000	6500	5500	5100	4500	4300	4100	3300
"Тойота-Ленд Крузер"	50000	45000	41300	35500	29000	25700	22000	21500	17500	16200	12500	11500	8700
"Тойота-Марк II"	м.д.	м.д.	18000	13000	11000	10500	8800	7500	6400	6000	5600	4500	3600
"Тойота-RAV4"	м.д.	24100	22400	19500	15000	13700	11500	10000	9500	7200	-	-	-
"Тойота-Ярис"	м.д.	12200	10500	10000	9000	-	-	-	-	-	-	-	-
"ФИАТ-Брава"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	8000	7500	6500	м.д.	-	-	-	-
"ФИАТ-Пунто"	м.д.	м.д.	9300	8000	7500	6500	6000	5500	5000	4500	4100	-	-
"Фольксваген-Бора"	м.д.	м.д.	14500	14000	13200	11500	-	-	-	-	-	-	-
"Фольксваген-Венто"	-	-	-	-	-	м.д.	8500	7200	6700	6500	6100	5500	-
"Фольксваген-Джетта"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4100
"Фольксваген-Гольф"	м.д.	14000	13000	12200	11000	10000	8400	7100	6600	6300	6100	5500	4000
"Фольксваген-Пассат"	м.д.	18500	18000	14500	13000	11500	11000	8300	7700	7300	6300	5700	5200
"Фольксваген-Шаран"	м.д.	м.д.	23100	21000	16500	15500	13500	11500	м.д.	-	-	-	-
"Форд-Фокус"	12000	11200	10800	10500	9500	9200	-	-	-	-	-	-	-
"Форд-Эскорт"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	7500	5700	5300	5000	4500	4200	3800	3300	2900
"Форд-Мондео"	18500	16500	15500	11000	9500	9000	8100	7500	6500	5500	5100	-	-
"Форд-Скорпио"	-	-	-	-	-	10000	8600	7800	6700	6000	4700	4400	3100
"Форд-Сьерра"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4100	3500	3000
"Форд-Торус"	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	8600	7000	5600	5200	4500	3200	2500
"Хёндэ-Соната"	м.д.	м.д.	12600	11000	9500	8500	7700	7000	5500	5000	4400	м.д.	м.д.
"Хёндэ-Санта Фе"	24000	22500	21000	20400	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Хёндэ-Терракен"	м.д.	25800	24500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
"Хонда-Аккорд"	м.д.	м.д.	16800	13300	12500	10500	9500	7500	6500	6200	5800	5000	4200
"Хонда-Сивик"	м.д.	14800	12500	10500	9500	8400	7500	6500	6000	5700	5100	4500	3500
"Хонда CR-V"	28500	25700	21000	18500	16000	14600	13500	-	-	-	-	-	-
"Хонда HR-V"	м.д.	м.д.	14500	13500	13000	-	-	-	-	-	-	-	-
"Хонда-Шаттл"	-	-	-	м.д.	м.д.	12200	11200	9600	7300	-	-	-	-
"Шкода-Фабия"	11000	10000	8900	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-	-	-
"Шкода-Фелиция"	-	-	-	м.д.	м.д.	5000	4500	4000	3500	-	-	-	-
"Шкода-Октавия"	16000	14500	13500	12500	10400	9500	9000	-	-	-	-	-	-

- - модель не выпускалась м.д. - мало данных

* В таблице даны средние цены предложения на автомобили в хорошем состоянии с годовым пробегом, заявленным продавцом, не более 20 000 км.

С ПЕНОЙ У РАДИАТОРА

Александр Будкин

Визитер в дорогом костюме представился руководителем крупной столичной фирмы – производителя охлаждающих жидкостей:

– Да поймите же, я сознательно выпускаю «Тосол» с температурой замерзания минус 37–38 градусов, а не 40! Это не брак, не сбой в производстве – это политика, которая позволяет давать качественный, но недорогой продукт. Мы работаем на массовый рынок!

Что и говорить, веский аргумент. Однако мы, проведя экспертизу, запаслись не менее вескими доводами…

ХОРОШУЮ РЕЛИГИЮ ПРИДУМАЛИ…

В самом деле: что считать качественной охлаждающей жидкостью (далее ОЖ)? Хотя все мы привыкли к температуре начала кристаллизации минус 40° и именно ее считает нормой старый советский ГОСТ, есть масса зарубежных производителей, предлагающих минус 36° или минус 38°. Даже если на улице жахнет сорок пять мороза, с машиной ничего страшного не случится – смесь воды с этиленгликолем превратится в гель, а не в ледышку. Выходит, в том, что ОЖ не дотягивает до минус 40, нет повода для беспокойства?

Старый советский ГОСТ оговаривал, в какой степени ОЖ имеет право пениться, насколько может быть агрессивна по отношению к металлам, используемым в конструкции двигателей. Но ведь сегодня эти стандарты не обязательны для выполнения – производитель вправе руководствоваться техническими условиями собственной разработки. Стало быть, некоторое отклонение от требований действующего когда-то стандарта – совсем не криминал?

Следуя такой логике, недолго прийти к выводу, что под видом «Тосола» можно продавать и водопроводную воду! Главное – записать в свои собственные технические условия температуру замерзания – ноль, а кипения – 100 градусов по Цельсию. Потом нанести на канистру номер ТУ – кто знает, что зашифровано за десятком цифр, – и продавай смело! Не согласны? Ищите аргументы – мы готовы помочь.

Небывало плохие результаты, оказывается, вполне приемлемы с позиций закона о техническом регулировании.

ЗА ФИГОЙ В КАРМАН

Одним из первых параметров у охлаждающих жидкостей проверяют плотность. Ее часто используют для косвенной оценки температуры начала кристаллизации или концентрации этиленгликоля, но, опять же, косвенно. Почему так? Во-первых, гликоли бывают разные, во-вторых, мало ли что попало в ОЖ, кроме гликоля. Известны случаи, когда изготовители контрафактной продукции поднимали плотность ОЖ самыми разными химикатами в расчете на то, что их дрянь пройдет именно эту банальную проверку.

В общем, для одиннадцати образцов российского производства, приобретенных редакцией в розничной сети (см. фото), специалисты, проводившие исследования, определили, кроме плотности, две температуры перегонки и прямой проверкой установили температуру начала кристаллизации. Как и первое, любимое всеми испытание, эти тесты подтвердили: кое-кто отнесся к необязательным ныне требованиям старого ГОСТа «философски». Дескать, а не послать бы их куда подальше…

Однако больше всего на этот раз удивило другое: сразу несколько образцов показали температуру застывания минус 48–49°С! Сколько бы нам ни объясняли, что это сделано специально «по

«Тосол А-40 Spectrol»
Заявленный производитель – **ЗАО ПГ «Спектр-Авто»**



- Фасовка: 5 л
- Ориентировочная цена: 245 руб.
- Один из лучших среди проверенных образцов. Хорошие антикоррозионные и великолепные низкотемпературные свойства.
- **Наше мнение:** покупкой довольны.

Sintec
Заявленный производитель – **ООО «Обнинскоргсинтез»**



- Фасовка: 5 кг
- Ориентировочная цена: 180 руб.
- Входит в число лучших проверенных образцов. Хорошие антикоррозионные и великолепные низкотемпературные свойства.
- **Наше мнение:** покупкой довольны.

«Тосол Cool Keeper 40»
Заявленный производитель – **ООО «ТЭКС»**



- Фасовка: 5 л
- Ориентировочная цена: 185 руб.
- Хорошие как антикоррозионные, так и низкотемпературные свойства. В целом заслуживает высокой оценки.
- **Наше мнение:** покупкой довольны.

«Тосол А-40М»
Заявленный производитель –
ООО ПК «Технохим-Сервис»

- Фасовка: 5 кг
- Ориентировочная цена: 230 руб.
- Понравились антикоррозионные и низкотемпературные свойства. По итогам испытаний заслуживает высокой оценки.
- **Наше мнение:** покупкой довольны.

«Тосол А-40 Аляска»
Заявленный производитель –
ООО «Тектрон»



- Фасовка: 3 кг
- Ориентировочная цена: 105 руб.
- Уложился во все требования действовавшего недавно советского ГОСТа. Качественный продукт.
- **Наше мнение:** покупкой довольны.

Cool Stream Standart 40
Заявленный производитель –
ООО «Техноформ»



- Фасовка: 5 л
- Ориентировочная цена: 225 руб.
- Немного не дотянул до желаемой температуры начала кристаллизации (минус 40°С). Использовать можно.
- **Наше мнение:** покупкой довольны.

просьбам трудящихся»... Как там говорил Станиславский?

Кстати, два продукта плотностью 1,073 показали температуру начала кристаллизации минус 40 и минус 48°С – каков разброс! Так что причина «чуда» – скорее неожиданно высокое качество гликолей, нежели их высокая концентрация (ведь почти все производители ОЖ покупают гликоли на стороне).

Такой «положительный» пример весьма красноречиво говорит о стабильности (или нестабильности?) производств. В связи с этим возникают опасения, что до уровня некоторых импортных продуктов, в том числе имеющих пятилетний ресурс, нам далековато. Примерно как до Луны пешком.

СЛОВНО ПИВО ПЕННОЕ

Для популярного алкогольного напитка пена – важная составляющая качества. Или, как минимум, часть ритуала его употребления: нет пены – нет пива.

Для охлаждающих жидкостей – наоборот. Чрезмерное пенообразование ухудшает свойства ОЖ как теплоносителя, а в долгосрочной перспективе грозит серьезными проблемами с двигателем. Поэтому среди эксплуатационных параметров охлаждающих жидкостей есть и вспениваемость. Как правило, при использовании стандартного для производителей пакета присадок объем пены укладывается в норму. Не припомню, чтобы предыдущие наши проверки выявляли такие проблемы, как в этот раз. Сразу у трех из одиннадцати проверенных образцов вспениваемость оказалась настолько высокой, что ее не удалось определить – пена полезла через края пробирок (почти как пивная)! Специалисты предположили, что антипенных присадок в «несчастливых» образцах просто не было. Жаль!

«Тосол-Север-40»
Заявленный производитель –
ООО «ГЕЛЕНА ХИМАВТО»



- Фасовка: 5 кг
- Ориентировочная цена: 185 руб.
- Великолепные низкотемпературные свойства, но плохие антипенные. Поэтому использовать нежелательно.
- **Наше мнение:** покупкой недовольны.

Антифриз Nordix
Заявленный производитель –
ООО «НПО Нордикс»



- Фасовка: 5 л
- Ориентировочная цена: 305 руб.
- Лучшие низкотемпературные свойства, но плохие антипенные. К тому же агрессивен по отношению к припою ПОС-35.
- **Наше мнение:** покупкой недовольны.

«Тосол-ТС Felix-40 Стандарт»
Заявленный производитель –
ООО «Тосол-Синтез»



- Фасовка: 3 кг
- Ориентировочная цена: 150 руб.
- Хорошие низкотемпературные и антипенные свойства. Но агрессивен по отношению к припою ПОС-35 – это «чревато».
- **Наше мнение:** покупкой недовольны.

ОЖ-40 Long Way

Заявленный производитель – ООО НПФ «Юнона-Авто»



- Фасовка: 5 л
- Ориентировочная цена: 265 руб.
- Худшие низкотемпературные и очень плохие антикоррозионные свойства. Остальные – в порядке, но что толку?
- **Наше мнение:** покупкой недовольны.

«Тосол Полар ОЖ-40»

Заявленный производитель – ООО «Полар-Авто»



- Фасовка: 3 кг (на этикетке указано 1 кг)
- Ориентировочная цена: 140 руб.
- Плохо с коррозией и антипенными свойствами. Не лучше и низкотемпературные. Хоть бы этикетку аккуратно приклеили.
- **Наше мнение:** покупкой недовольны.

КАКОГО ЦВЕТА?

Многие технические жидкости из соображений безопасности окрашивают. Цвет, который предпочитает изготовитель, никак не связан с качеством охлаждающей жидкости, ее сроком службы и другими параметрами. Совпадение цвета ОЖ разных производителей ничего не говорит о совместимости продуктов, а изменение их цвета в процессе эксплуатации не является однозначным сигналом к замене. Последнее – результат старения красителя, а не пакета присадок, содержащихся в ОЖ. Обычные «тосолы» необходимо менять через два года, и лишь немногие импортные продукты (далеко не все) могут служить пять лет. Увеличенный срок службы таких ОЖ всегда указан на этикетках.

МОМЕНТ ИСТИНЫ

Высокая коррозионная активность ОЖ способна подписать мотору смертный приговор. На нашей памяти – случаи превышения гостовских норм до 30 раз, а сегодня...

А сегодня – всего в девять! Подчеркну: в девять раз, а не на девять процентов! Такое превышение нормы, пусть и необязательной для исполнения, зафиксировано у одного из образцов при проверке коррозионной активности по отношению к алюминию. Всего в требования советского ГОСТа 1989 года по коррозии не уложились четыре образца. А с учетом выпадов по температуре начала кристаллизации и пенообразованию – шесть образцов, то есть большая часть испытанных. Признаюсь, такого провала не припомню. Вольно или невольно связываешь это с изменившейся системой сертификации. Производители быстро поняли свою выгоду – на канистре одного из названной шестерки уже успела появиться надпись «Не подлежит обязательной сертификации».

Однако у нас память достаточно долгая. Мы не вправе требовать от тех, кто делает ОЖ, чтобы их продукция полностью уложилась в нормы прежнего ГОСТа, но читателям настоятельно рекомендуем «устаревшие» требования в качестве руководства. Ведь с каких бы философских позиций ни смотреть, очевидно, что высокая коррозионная активность – плохо, а низкая – хорошо, высокая температура начала кристаллизации – плохо, а низкая – хорошо. Вопрос, как видите, совсем не философский. □

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ ОХЛАЖДАЮЩИХ ЖИДКОСТЕЙ

Параметр	Норма по ГОСТ 28084-89	Spectrol	Sintec	Cool Keeper	А-40М	«Аляска»	Cool Stream	«Север-40»	Nordix	Felix-40	Long Way	«Полар»
Плотность, г/см³	1,065–1,085	1,073	1,073	1,070	1,073	1,071	1,068	1,074	1,077	1,071	1,053	1,063
Фрикционные данные:												
температура начала перегонки, °С, не ниже	100	100	101	100	100	102	102	101	101	101	100	101
массовая доля, перегоняемая до 150°С, не более	50	48,7	40,9	46,0	44,9	47,2	46,3	48,0	46,2	44,4	59,5	55,0
Щелочность, см³, не менее	10,0*	16,8	15,4	11,6	13,2	15,0	4,3*	16,4	23,0	13,9	9,4	15,4
Температура начала кристаллизации °С, не ниже	минус 40	минус 48	минус 48	минус 40	минус 40	минус 40	**минус 38**	минус 48	минус 49	минус 40	**минус 24**	**минус 36**
Показатель pH, ед. в пределах	7,5–11,0	8,6	8,1	9,0	8,0	8,0	9,0	8,5	8,4	8,8	8,7	8,1
Вспениваемость:												
объем пены, см³, не более	30	10	15	10	8	10	5	**не соотв.**	**не соотв.**	8	7	**не соотв.**
время исчезновения пены, с, не более	3	3	3	2	3	3	1	**не соотв.**	**не соотв.**	2	3	**не соотв.**
Коррозионное воздействие на металлы, г/м² сут, не более:												
медь М1	0,1	0,005	0,020	0,005	0,010	0,020	0,002	0,010	0,020	0,010	0,010	0,005
латунь Л63	0,1	0,000	0,007	0,000	0,020	0,002	0,010	0,010	0,020	0,002	0,010	0,060
сталь 20, 10	0,1	0,007	0,080	0,002	0,010	0,010	0,010	0,002	0,004	0,001	0,010	0,030
чугун СЧ25	0,1	0,020	0,100	0,020	0,040	0,020	0,010	0,010	0,020	0,080	0,007	0,020
алюминий АК-6М2	0,1	0,010	0,010	0,007	0,060	0,030	0,010	0,010	0,010	0,017	**0,400**	**0,900**
припой ПОС-35	0,2	0,020	0,070	0,050	0,010	0,160	0,030	0,020	**0,500**	**0,900**	**0,500**	0,050

**Не распространяется на некоторые ОЖ с импортными пакетами присадок.*

КИТАЙСКИЕ ФОНАРИКИ

Михаил Васильев



Все эти модули имеют общую родину, однако на одном из них в графе «место рождения» значится: Берлин, Фалкенплатц 5, 13505. Пишите письма.

В 1904 году англичанин Джон Флеминг, изучая эффект Эдисона, изобрел светодиод. Много времени спустя китайцы спаяли несколько светодиодов в один пучок и поместили в цоколь. Так появился на свет светодиодный модуль для установки в задний фонарь. Рынки и магазины буквально наполнились красными, желтыми, зелеными и прочими оттенками радостного светодиодного свечения «Мэйд ин Поднебесная»...

А теперь о более серьезном. Безынерционная и потому очень надежная «светодиодная лампочка», помимо плюсов, имеет и минусы. Основной – узкая диаграмма направленности. Сразу же встает вопрос: можно ли использовать ее как замену обычной лампе в задних фонарях автомобиля? Это мы и решили проверить в НИИАЭ. В магазинах и на рынке было закуплено несколько образцов «чудо-изделий» красного, желтого, синего и зеленого цвета, но эксперты поначалу не хотели даже браться: дескать, что их испытывать – дело ясное. Пришлось настоять...

Испытания проводили так: в серийный фонарь от ВАЗ-2112 вместо штатных лампочек P21W устанавливали светодиодные модули желтого и красного цвета и замеряли светораспределение в зонах указателя поворота, противотуманного огня и сигнала торможения.

Вскоре все стало ясно и понятно. Синий и зеленый цвет недопустимо использовать в принципе. Сила света желтого и красного светодиодов в главной (центральной) зоне излучения указателя поворота и противотуманного огня оказалась в десятки раз ниже нормы, а в сигнале торможения – примерно в семь раз. Такие показатели светодиодных модулей объясняются, как и предполагалось, узкой диаграммой направленности, когда даже стекло фонаря становится серьезной преградой на пути их светового потока!

Эксперты заключили: простая замена лампы накаливания светодиодным модулем в серийных фонарях резко снижает безопасность движения автомобиля вследствие уменьшения силы света сигнала и его своевременного восприятия участниками движения!

Кто-то скажет: вон сколько иномарок ездит со светодиодными задними фонарями – они что, тоже опасны? Нет, совсем неопасны: их фонари специально разработаны под светодиод, самих светодиодов там намного больше и стекло фонаря не имеет рассеивателя, препятствующего прохождению света. Можно продолжить и дальше, только и так понятно, что такой тюнинг не сделает из вашей вазовской «шестерки» – «шестерку» БМВ.

Добавим еще: светодиодный модуль в задних фонарях можно назвать «родным братом» тех самых голубых лампочек, которые иные несознательные устанавливают в качестве головного освещения. «Рассекают» по городу эдакие НЛЖ (неопознанные летающие «жигули»), и никому до них нет дела... Печально это. □

КОЛЬЦО С БРИЛЛИАНТОМ

Сергей Мишин

Бум огранки шипов продолжается. Еще одну – «бриллиантовую» – использовала компания «Континенталь» для новой зимней шины ContiWinterViking 2. Впрочем, россыпь мелких «бриллиантов» на резиновом кольце бросается в глаза чуть позже. Первое, что замечаешь – асимметричный рисунок протектора: одна его половинка напоминает легендарный Gislaved Nord Frost 3, вторая схожа с не менее известным ContiWinterViking 1.

В средней части протектора – почти сплошное ребро, а по сторонам – его развитые продольные канавки. Их задача – прятать в себе снежно-водяную кашу и воду. Само же ребро призвано обеспечить высокую жесткость протектора в поперечном направлении, что важно для хорошей управляемости. А заодно помогает снизить износ покрышки. Дополнительную жесткость протектору в поворотах придают ступенчатые ламели, сцепляющиеся между собой под нагрузкой. Это улучшает управляемость на асфальте и, по заверениям шинников, обеспечивает стабильность характеристик шины независимо от ее износа.

Теперь рассмотрим «драгоценности» поближе. Те, кто понимает толк в бриллиантах, только пожмут плечами – не та огранка, да и что за материал для ювелирных работ – тверосплавный стержень! Больше всего верхушка шипа напоминает двускатную крышу в миниатюре, расположенную перпендикулярно плоскости качения колеса. Однако, по заявлению «Континенталя», эти бриллиантовые «гвоздики» превосходят на льду обычные на 11% (!).

Еще одно отличие новых покрышек – состав резины. В ней теперь – высокоактивный технический углерод и новый кремниевый полимер. Задача этих присадок – обеспечить высокие сцепные свойства на мокрых, обледенелых и заснеженных дорогах при любой температуре.

По уверениям производителя, новая шина лучше предыдущей: по управляемости и сцепным свойствам на снегу – на 2%, а по продольному сцеплению на льду – на 4%. Впрочем, ни одна шинная компания не назовет слабых мест своей продукции, поэтому уверенно говорить о достоинствах новинки мы сможем только после наших традиционных тестов.

А вот типоразмеры готовы сообщить уже сейчас. К сожалению, там пока нет самого распространенного у нас – «жигулевского». Всего их 24 – от 165/70R14 до 225/45R17, в том числе три «гвоздестойких» шины серии SSR, которые позволяют при проколе проехать 80 км со скоростью не более 80 км/ч. □

Одна половинка протектора напоминает Gislaved Nord Frost 3, вторая схожа с не менее известным ContiWinterViking 1.



С 1999 года дизайнеры из «Джуджаро» сотрудничают с голландскими шинниками. Новую WINTRAC они тоже создавали вместе.

Пятно контакта – словно не реальная шина, а идеальная компьютерная модель.

ЭКСТРИМ-УДОВОЛЬСТВИЕ

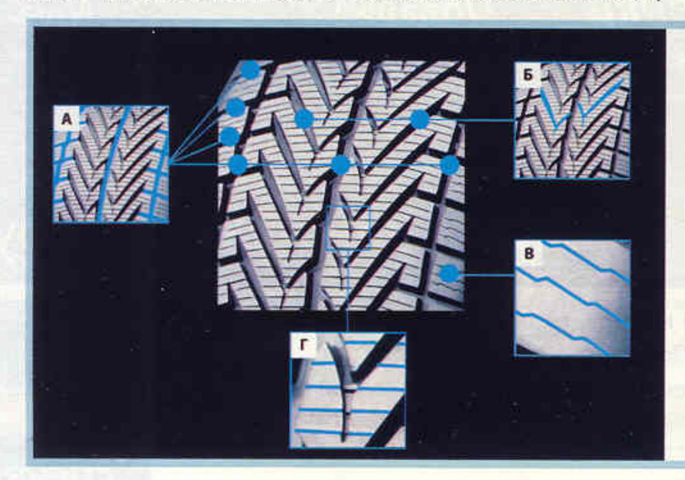
Анатолий Сухов

Современные вседорожники по динамике, управляемости и комфорту уже почти сравнялись с легковыми автомобилями, а некоторые (такие, как БМВ-Х3 или «Порше-Кайенна») дадут большинству из последних хорошую фору. Сегодня их покупают не только и не столько для использования по прямому назначению оф-роуда. В основном для иных целей – путешествий или просто поездок на работу. Естественно, и требования к обувке таких авто совершенно иные: шины должны не только сносно вести себя на бездорожье, но еще и отменно – на шоссе, где скорости и цена ошибки неизмеримо выше.

В прошлом году голландская компания «Фредештайн» представила зимние суперскоростные шины WINTRAC 4 XTREME для легковых автомобилей. К новому сезону подоспели покрышки и для вседорожников.

Рисунком протектора занимались не только конструкторы, но и дизайнеры из знаменитого артателье «Джуджаро». В узоре косых прорезей кто-то найдет намек на знак зорро, кто-то на крыло чайки и даже на первую букву слова WINTRAC. Но суть не в этом. Главное – с поставленными задачами шина справляется: на дороге не шумит, тормозит по воде, снегу и льду и послушна рулю. Здесь заслуга не только рисунка протектора с широкими водоотводящими канавками и множеством ламелей, но и состава резиновой смеси. Для этих шин «Фредештайн» использует технологию OSP™ (Optimum Silica Processing™). Она обеспечивает более прочные связи кремния с углеродом, что улучшает сцепные свойства шины в мороз и на мокром покрытии, а также снижает износ.

Внедорожных качеств у новой шины более чем достаточно. Протектор хорошо самоочищается, а прилив на боковине защищает обод колеса. Часть шин выпускают в усиленном варианте, с повышенной несущей способностью. В их обозначении – индекс XL. Размеры начинаются с 235/70R16 и заканчиваются 255/50R19. Индексы скорости – H и V (до 210 и 240 км/ч соответственно). Что ж, бездорожье для новых шин у нас найдется, а вот дорог – еще поискать. □



Особенности рисунка протектора WINTRAC 4 XTREME: А – поперечные канавки переменной глубины и три широких окружных канавки для лучшего отвода воды; Б – Y-образные прорези повышают точность руления, особенно на снегу; В – смыкающиеся под нагрузкой зигзагообразные ламели обеспечивают хорошее сцепление в повороте; Г – тонкие поперечные прорези улучшают сцепление на заснеженной и обледенелой дороге.

ДЕТАЛИ МАШИН ГАЗ

Торговый дом «Русские машины» рекомендует при ремонте автомобилей ГАЗ использовать оригинальные запчасти из серии «Детали машин ГАЗ»

НОВИНКА



ОТОПИТЕЛЬ САЛОНА ОС-7 микроавтобусов «ГАЗель» и «Соболь» класса «ПРОФЕССИОНАЛ» - новая салонная «печка» с улучшенными характеристиками по теплопередаче. Отопитель легко поддерживает комфортную температуру салона +20°С при температуре окружающей среды -25°С. В конструкции использован четырехзаходный центробежный двухроторный вентилятор (мощность - 99 Вт) с производительностью 300 м³/ч, что на 60% больше стандартного. Отопитель имеет 2 скорости и управляется с панели приборов, значительно снижен шум и обеспечены более высокие аэродинамические характеристики циркуляции воздуха в салоне.

Теплообменник отопителя изготовлен из алюминиевых пластин жалюзийного типа с медными трубками и дает высокий коэффициент теплоотдачи за счет низкого гидравлического сопротивления по тракту теплоносителя. Питание осуществляется от любого типа двигателя с бортовой сетью 12 и 24V.

Конструктивно-компактные габариты (362х240х125 мм) позволяют легко установить и подключить отопитель под передними сидениями пассажиров (рядом с водителем).

Эффективность работы нового внутрисалонного обогревателя микроавтобусов ГАЗ подтверждена испытаниями. В режиме движения автомобиля со скоростью 50 км/ч при температуре окружающей среды -25°С плюсовая температура во всем салоне была достигнута уже через 3 минуты, через 15 минут средняя температура салона составила +16°С, через 30 минут + 21°С. При этом обеспечено равномерное распределение тепла с разницей температур 1-2 градуса на уровнях головы, пояса и ног пассажиров.

Срок гарантии безупречной работы отопителя «ПРОФЕССИОНАЛ» – 2 года.

РУЧКИ НАРУЖНЫЕ ПЕРЕДНИХ ДВЕРЕЙ (правая, левая) автомобилей «ГАЗель» и «Соболь» класса «ПРОФЕССИОНАЛ» - дополнительное предложение от Торгового дома «Русские машины».

Стальные штампованные ручки полностью взаимозаменяемы со стандартными из силумина у автомобилей конвейерной комплектации. Устанавливаются на штатные места углублений дверей, не выступая над наружной поверхностью, согласованно взаимодействуют с механизмами управления замками дверей. Применение одобрено специалистами ОАО «ГАЗ» и подтверждено заключением экспертизы Научно-исследовательского центра по испытаниям и доводке автомототехники на соответствие правилам №11-02 и №61-33 ЕЭК ООН. Рекомендуются к эксплуатации в режиме многократного открывания дверей, например, в маршрутных такси. Срок гарантии 2 года, но, как утверждает производитель ручек «ПРОФЕССИОНАЛ», замена не потребуется до конца срока эксплуатации автомобиля.



РЕМОНТНЫЕ КОМПЛЕКТЫ ЭМАЛЕЙ для автомобилей ГАЗ.

Торговый дом «Русские машины» предупреждает: скоро зима, снег и гололед - повышенная аварийная обстановка на дорогах.

Уважаемые автовладельцы!

Будьте внимательны, берегите свою жизнь, жизнь окружающих! Любите свой автомобиль, но если уж так случилось, что машина получила повреждения... Напоминаем: РЕМОНТНЫЕ КОМПЛЕКТЫ АВТОЭМАЛЕЙ помогут легко восстановить лакокрасочные покрытия кузовных деталей автомобилей ГАЗ (эффекты: «металлик», «перламутр»).

Комплекты содержат оригинальные лакокрасочные материалы, используемые на сборочном конвейере ОАО «ГАЗ». Характеризуются повышенной светостойкостью и прочностью к атмосферным и механическим воздействиям. Расфасованы комплекты с учетом различных ремонтных ситуаций:



Для окрашивания деталей оперения автомобиля:

- крыло и дверь – емкость по 200 гр. базовой эмали, 200 гр. лака и 100 гр. отвердителя (для окрашивания капота или крышки багажника необходимо 2 комплекта).

Для исправления мелких повреждений:

- царапины и сколы – емкости по 10 мл эмали и лака (флаконы снабжены миниатюрной кисточкой). Использование комплектов автоэмалей обеспечит не только полное соответствие цвета, но и позволит воссоздать структуру покрытия с надежной защитой и декоративными свойствами.

СЦЕПЛЕНИЕ в сборе для автомобилей «ГАЗель» и «Соболь» с двигателем ЗМЗ-406 класса «ОРИГИНАЛ» - предложение от производителя автомобилей марки «ГАЗ» Ремонтный комплект состоит из дисков сцепления (3302-1601090 - ведущий, 2217-1601130 - ведомый) и муфты выключения сцепления с подшипником (24-1601180-02). Главные элементы ведущего и ведомого дисков в производственных условиях ОАО «ГАЗ» изготавливаются из высокоуглеродистой стали с применением объемной закалки, что дает улучшение эксплуатационных характеристик в 3 раза. Демпферное устройство обеспечивает более плавную передачу крутящего момента от двигателя к трансмиссии. Диафрагменная пружина выполнена из рессорно–пружинной конструкционной стали, ее «лепестки» длительное время не деформируются и не ослабевают от воздействия больших нагрузок.

Фрикционные накладки ведомого диска из безасбестового композита «Фритекс-501» обеспечивают «бесконфликтное» включение сцепления, не «съедая» нажимной диск и маховик, увеличивая срок службы узла в целом.

Муфта выключения сцепления с подшипником в сборе, благодаря высокоточной специализированной технологии запрессовки, представляет собой единую деталь. Уплотнитель полностью исключает попадание грязи в подшипник, а заложенные в узел «муфта – подшипник» специальные смазки не требуют замены в течение всего срока эксплуатации.

Сомнений нет - детали комплекта для ремонта сцепления автомобилей "ГАЗель" и "Соболь" класса "ОРИГИНАЛ" надежны и практичны. От водителя требуется лишь грамотно и умело пользоваться сцеплением.



товар сертифицирован

Внимание: Все ремонтные комплекты серии «Детали машин ГАЗ» оригинальные, выпускаются в фирменной упаковке и реализуются только через сеть официальных Торговых представителей ОАО «ГАЗ». Перечень официальных Торговых представителей ОАО «ГАЗ» на сайте www.gaz.ru

Приобретение автокомпонентов в сети фирменной торговли - гарантия Вашей безопасности, оптимальное сочетание цены и потребительских свойств.



Департамент сбыта запасных частей
603043, Нижний Новгород, пр.Ленина, 88
тел.: (8312) 90-84-68, 90-81-23
smutin@rusma.ru, vnk@rusma .ru

www.gaz.ru



ЦЕНА ПОПУЛЯРНОСТИ

Денис Чиликин

Хорошие вещи, как правило, стоят дорого. Неудивительно, что многие думают так: чем дороже головное устройство, тем лучше у него звучание. Доля правды в этом есть. Вряд ли аппарат ценой 50 долларов «переиграет» тот, который стоит 500 «зеленых» – так ведь он и дешевле вдесятеро. А вот при разнице в цене процентов эдак на пятьдесят отличий в звуке может и не быть вовсе. Почему?

Все очень просто: для головных устройств, как и для любых товаров, есть набор более или менее важных критериев, по которым их оценивают. Производитель, естественно, старается максимально разнообразить свой модельный ряд и потому «играет» этими критериями. В одних устройствах – максимальный уклон в сторону звучания, в других – акцент на безупречную эргономику, у третьих – набор всевозможных полезных функций, а у четвертых – доступная цена.

Сегодня модельный ряд CD-ресиверов у большинства производителей стартует с отметки около 100 долларов. За эти деньги, как правило, предлагают незатейливый внешний вид с набором основных опций (тюнер с декодером RDS, воспроизведение CD-RW-дисков, одна пара линейных выходов, съемная панель и т.п.). От «старших братьев» такая «голова» отличается более дешевым усилителем, отсутствием ныне популярного энкодера (поворотного регулятора) и простеньким одноцветным сегментным дисплеем. Это – подходящий вариант для случая, когда требуется, чтобы в машине «просто играло» или когда уж очень тяжело с финансами. Но если хочется боль-



Pioneer DEH-1730R – представитель «низов» модельного ряда «пионеров». Но самое необходимое – при нем, даже при ориентировочной стоимости 100 долларов.

Clarion BD359RGMP. Поворотный регулятор громкости, поддержка MP3, графический дисплей. Аппарат за 140 долларов – уже не такой-то и «простачок».



щего, то придется доплатить...

Добавив 50 долларов, а порой и меньше, можно уже поискать «голову» с возможностью воспроизведения MP3/WMA-дисков, лучшей эргономикой, разнообразными звуковыми настройками, приличным звучанием, двумя парами линейных выходов, а то и выходом на сабвуфер. Некоторые аппараты сочетают в себе все названные плюсы. Есть и подешевле – в них талантов поменьше. Какие из этих плюсов



Sony CDX-F7750. Примерно за 260 долларов вы получаете не только «музыкальность», но и навороты типа графического дисплея или усовершенствованного ЦАП компании Burr-Brown.

Kenwood KDC-PSW9531. Цветной дисплей способен притягивать взгляды: основная ставка – на дизайн и эргономику. Ориентировочная цена – 450 долларов.



«ударные» – дело производителя.

Переходим к отметке 200–300 долларов. Многие опции – такие, как управление чейнджером, две или более пары линейных выходов, пульт ДУ, – здесь уже стандартные. Есть аппараты с явным акцентом на звучание: в них может стоять дорогой ЦАП (цифроаналоговый преобразователь) – тот же, что и в самых продвинутых. Появляются графические дисплеи, «серьезные» звуковые регулировки и многое другое. Данная категория предназначена для относительно дорогих систем, укомплектованных хотя бы внешним усилителем.

За чертой в 300 долларов производители пытаются привлечь покупателя инновационными решениями – на мой взгляд, не всегда удачными. Зачастую навороченные аппараты имеют весьма неудобные органы управления – своеобразную расплату за модность. Бывает и просто «неповторимый» дизайн. Но без труда можно найти ресиверы, в которых все внимание уделено именно звучанию. В их арсенале – всевозможные звуковые настройки и даже отключение дисплея при проигрывании (для знатока дисплей – источник помех!).

Конечно, говоря про ценовые категории, мы опираемся на функции, присущие основной массе головных устройств. Но есть и «неформалы». Яркий тому пример – ресиверы Nakamichi. Примерно за 1000 долларов вы можете приобрести ресивер, который не умеет читать MP3-диски, имеет «немодный» сегментный дисплей, но зато славится звуком. Вряд ли аппараты такого типа станут когда-либо лидерами массовых продаж – уж слишком много здесь «но», – однако же «гигантов музыкальной мысли» такие разработки неизменно привлекают.

Напоследок еще раз напомним: головное устройство – лишь часть вашей музыкальной системы. И самая обидная ошибка, которую можно сделать, – приобрести «крутую голову», решив одновременно сэкономить на нормальных динамиках, современных проводах и, главное, профессиональной установке всего этого «хозяйства». Провал мероприятия гарантирован – если, конечно, не ставить целью просто поразить пассажиров «крутизной» бренда на лицевой панели «головы».

Но нам нужна хорошая музыка – не так ли?

ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ ДЕДА МОРОЗА

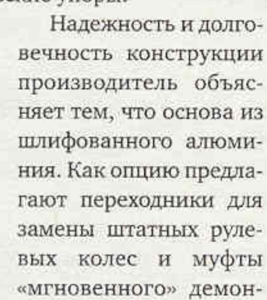
Почему Новый год – любимый русский праздник? Наверное, потому что объединяет всех в едином порыве к добру и счастью в ожидании нового. Каждый хочет сделать своим близким какой-нибудь подарок и, наверняка, не против получить что-то приятное для себя. Автомобилисты отличаются от остальных только тем, что они более мобильные. При этом они тоже любят сюрпризы! Мы предложим начинающим «дедам морозам» варианты полезных и просто красивых вещей, которые волшебным образом превратятся в подарки, как только окажутся под новогодней елкой.

СЪЕМНАЯ БАРАНКА

Наименование – рулевое колесо спортивного типа StreetStorm.

Ориентировочная цена – 50 долл.

Немаловажная особенность подарка от компании «Русская игра» – в том, что его можно не только положить под елку, но и повесить на нее. Речь о новом спортивном рулевом колесе фирмы Street Storm. Рули этой марки обтягивают только натуральной кожей, а цвет можно выбирать по вкусу: черный, красный, синий – любой! Кроме кожи, в дизайне изделий декоративные пластиковые вставки, тисненый винил, искусственная замша. Предусмотрены также удобные анатомические упоры.



Надежность и долговечность конструкции производитель объясняет тем, что основа из шлифованного алюминия. Как опцию предлагают переходники для замены штатных рулевых колес и муфты «мгновенного» демонтажа руля. Кстати, быстросъемный руль – один из способов повысить угоностойкость автомобиля.

ПРАЗДНИЧНЫЙ ФИЛЬТР

Наименование – фильтр очистки масла «Пекар».

Ориентировочная цена – 70 руб.

После новогодних праздников страна погрузится в длинные каникулы. Кто-то продолжит отмечать, а кто-то займется делами поважнее… Например, сменит масло в двигателе. ООО «Торговый Дом «ПЕКАР» в этом случае предлагает воспользоваться своей последней новинкой – одноименным фильтром очистки масла. Выпустить на рынок новый продукт с улучшенными характеристиками компании помогли современные технологии и материалы, а также «внедрение в производство новейших разработок российской науки». Эксплуатационный ресурс фильтра увеличен до 15 тыс. км пробега. Продукция произведена в строгом соответствии с требованиями АВТОВАЗа и прошла контроль качества.



ДОЛГОИГРАЮЩИЙ ПОДАРОК

Наименование – автомобильный полироль Formula 1.

Ориентировочная цена – 90 руб.

Если девушка хочет намекнуть своему кавалеру-автомобилисту, что она настроена на длительные серьезные отношения, то подарок на Новый год должен быть, так сказать, впрок. Автомобильный полироль для тонкого намека как раз придется ко двору. Компания «ПетроЛюб» предлагает полироль Formula 1 на основе воска бразильской пальмы карнауба. Производитель гарантирует восстановление цвета лакокрасочного покрытия, блеск и стойкость к агрессивному воздействию окружающей среды. А подарок можно вручить со словами: «Летом я помогу тебе отполировать нашу машину».



УНИВЕРСАЛ

Наименование – мультисервисное средство LM-40.

Ориентировочная цена – 130 руб.

Подарок из числа сопроводительных, то есть его можно вручить «в нагрузку» к чему-либо еще.

Компания Liqui Moly разработала универсальное мультисервисное средство LM-40 на синтетической основе и при этом констатирует: препарат не содержит агрессивных кислотных компонентов, а следовательно, не вызывает повторной коррозии обработанных соединений. Новинка поистине универсальна: растворяет ржавчину и окислы, устраняет скрипы пластмассовых деталей, вытесняет влагу, ухаживает за резиновыми, пластиковыми, деревянными и кожаными поверхностями и еще многое другое.

УЗБЕКОКОРЕЙСКИЕ КАЛУЖАНЕ

Калужское ОАО «Автоэлектроника» адресует новогодние подарки владельцам узбекских легковушек. Если перед праздником что-то сломается, искать родные корейские детали теперь необязательно…

Наименование – регулятор корректора света фар 16.3718.

Ориентировочная цена – 140 руб.

Если световой пучок на «Нексии» откажется подчиняться вашим командам, то вполне возможно, что горю сможет помочь замена регулятора.



Наименование – цифровые часы 11.3804.

Ориентировочная цена – 410 руб.

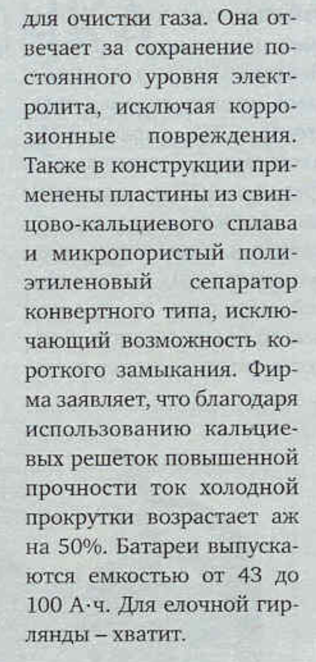
Часы – не самая главная деталь в «Матизе», но когда они вдруг помирают, становится обидно. А в некоторых модификациях их вообще нет. Решение проблемы – на фото.



ТЯЖЕЛЫЙ СЮРПРИЗ

Наименование – аккумулятор Hoppecke –Tenax Duplex.

Ориентировочная цена – 80 долл.



■ Для тех, кто считает, что настоящий подарок должен быть не только полезным, но и тяжелым, есть вариант – автомобильный аккумулятор. Немецкая компания Hoppecke выпустила новинку – аккумулятор Tenax с системой Duplex, то есть двойной крышкой с лабиринтными камерами и фильтрами для очистки газа. Она отвечает за сохранение постоянного уровня электролита, исключая коррозионные повреждения. Также в конструкции применены пластины из свинцово-кальциевого сплава и микропористый полиэтиленовый сепаратор конвертного типа, исключающий возможность короткого замыкания. Фирма заявляет, что благодаря использованию кальциевых решеток повышенной прочности ток холодной прокрутки возрастает аж на 50%. Батареи выпускаются емкостью от 43 до 100 А·ч. Для елочной гирлянды – хватит.



ОТВАЖНАЯ КАНИСТРА

Наименование – автостеклоочиститель «Триол-Арома».

Ориентировочная цена – 150 руб. за пятилитровую канистру.

■ «Незамерзайку» «Триол-Арома» от компании ООО «НПО «Фитофарм» можно презентовать и до Нового года – так сказать, для затравки. Особенно если отмечать его вы отправитесь на автомобиле. Новая продукция богата на всевозможные ароматы. На выбор предлагается: запах «дюшес», земляники или цитруса. По словам производителей, если добавить в «Триол Арома» ряд оригинальных ингредиентов, то можно эффективно удалять характерные для автодорог загрязнители: соли натрия и кальция, нефтепродукты и прочую дорожную нечисть. Медаль на «груди» канистры говорит о заслугах в бою за высокое качество.

Важно, что в изготовлении продукта не используется метиловый спирт!



На правах рекламы

«ЖЕЛЕЗНЫЙ КОНЬ»: КОМУ ОН ДРУГ, А КОМУ ВРАГ?

Говорят, что женщина за рулем — опасность для всех участников движения. Правда, в последнее время, когда все большее количество женщин разных профессий и возрастов смело и, надо сказать, очень успешно водят автомобили, таких разговоров слышно все меньше. И все-таки, что-то пугает нас, мужчин, в женщинах-водителях. Может, это просто ревность бывалого водителя со стажем к удачливому новичку?

Кстати, по поводу стажа. Ни для кого не секрет, что водители, ежедневно проводящие по нескольку часов за рулем автомобиля, находятся в группе риска по некоторым весьма неприятным хроническим недугам (хотя вряд ли хоть какие-то хронические недуги могут быть названы приятными). Радикулит, остеохондроз, тромбофлебит, геморрой — печальный список можно продолжить. Не так давно исследователи провели опрос населения города Тольятти и выявили такую настораживающую статистику: каждые 30 минут, которые человек проводит за рулем автомобиля, повышают вероятность развития у него лишнего веса или даже ожирения на целых 3 %. Действительно, не секрет, что подавляющее большинство граждан «с колесами» предпочитают вообще не передвигаться пешком, а ездить на своем «железном коне» даже в соседний магазин за хлебом. Все это крайне неприятно, однако перечисленные выше факты, как вы понимаете, относятся как к мужскому, так и к женскому контингенту водителей. Совсем другое дело — следующая новость.

В ходе европейских исследований, касающихся профессиональных заболеваний, было выявлено, что для мужской половой системы крайне вредно находиться за рулем более 8 часов в сутки. Вредно из-за так называемой гипертермии, или перегрева половых органов мужчины. Ноги водителя, постоянно управляя педалями, вызывают интенсивный приток крови и повышение температуры в паховой области. Эта деликатная область разогревается до 37,2 градусов, при том что нормальная температура тела, как всем известно, — 36,6. По мнению специалистов, подобный перегрев может негативно отразиться на потенции.

Водители, исповедующие известную поговорку «волков бояться — в лес не ходить», скажут: на потенции отражается не только перегрев. Гораздо в большей степени на эту серьезнейшую функцию мужского организма влияют стрессы, неполадки в сердечно-сосудистой системе, да мало ли что еще. И все-таки — что же делать? Может быть, передать водительскую баранку женщинам — им водить все-таки безопаснее? Мой знакомый — врач — смотрит на этот вопрос практически. «Конечно, лучше не рисковать и иногда отдыхать от своей «ласточки». Побольше ходить пешком, заниматься спортом. А уж если говорить о проблемах потенции, которые, разумеется, могут возникнуть не только от злоупотребления вождением автомобиля, то против этой напасти имеются вполне эффективные современные препараты».

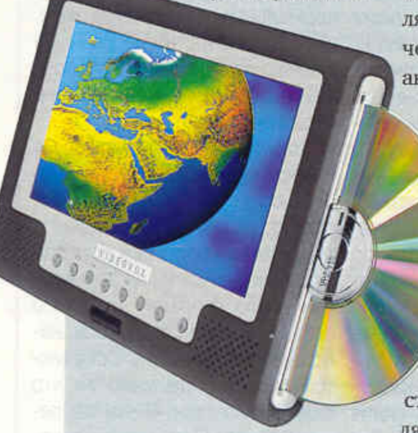
Для нас, водителей, которые во всем ценят скорость, он порекомендовал зайти на сайт **www.na-senovale.ru**, позвонить на «горячую линию» **8-800-200-10-15** и **(095) 727-10-10** или просто спросить про «Упаковку с огоньком» в ближайшей аптеке. Для чего? Чтобы узнать о современном эффективном таблетированном препарате, который не только полностью сохраняет все естественные ощущения, но и начинает действовать уже через 10 минут после приема. Такой вот «турбированный» препарат — чтобы ни в чем не сдавать позиции женскому полу.

«КИНОЯЩИК»

Наименование – мультимедийная система Videovox DVR-700.

Ориентировочная цена – 370 долл.

■ Что и говорить: приятно, когда на подарок часто смотрят и вспоминают подарившего добрым словом. А что любит смотреть любой из нас? Кино! По универсальной мультимедийной системе Videovox DVR-700 смотреть кино можно везде. В машине, вставив провод в прикуриватель, дома, воспользовавшись адаптером, да просто на природе – в комплект входит аккумуляторный блок, позволяющий работать в режиме воспроизведения DVD до 5 часов. Если не хватает двух стереодинамиков, поможет беспроводной встроенный FM-модулятор. Он позволяет слушать звук фильма через штатную акустику автомобиля без подключения лишних проводов. Управлять мультимедийной системой можно как при помощи кнопок на лицевой панели, так и с помощью пульта ДУ карточного типа. Штатный приемник или магнитола сама настроится на частоту модулятора, как на обычную радиостанцию. Размер экрана – семь дюймов, а воспроизводит он большинство «ходовых» форматов: DVD/VCD/CD/MP3/JPEG. Устройство имеет небольшие размеры – толщина менее трех сантиметров.



ОП, ВОТ ВАМ И «АОП»!

Наименование – автономный отопитель-подогреватель АОП.

Ориентировочная цена – 9800 руб.

■ Выбор подарка обычно ограничивается только фантазией и толщиной кошелька. Неплохую идею для настоящего зимнего подарка предложил НПЦ «Гарантия-М». Автономный отопитель-обогреватель АОП предназначен для обогрева небольших помещений, в том числе кабин большегрузных автомобилей, например, на стоянках или во время ремонта. В качестве топлива используется пропан-бутан из стандартных газовых баллонов. Интересно, что тепловой поток из камеры сгорания отводится по патрубку на подогрев двигателя, исключая проблемы с запуском, что в зимний период очень кстати. АОП состоит из простых узлов и не связан с двигателем, что позволяет существенно экономить энергоресурс, эффективно прогревая кабину автомобиля.



«КОМФОРТ» НЕ ПОМЕШАЕТ

Наименование – нажимной диск ЗМЗ «Комфорт».

Ориентировочная цена – 950 руб.

■ Заволжский моторный завод адресно подошел к покупателям сцепления для 406-го двигателя. Используешь свою «Волгу» или «Газель» в тяжелых условиях – бери нажимной диск «Турбо», ездишь налегке – тогда «стандартный». Ну а коли захотелось мягко включать передачи и без особых усилий выжимать педаль сцепления, предлагается новинка – нажимной диск «Комфорт». Комфорта удалось достичь путем изменения конструкции ряда деталей, в частности диафрагменной пружины. Ощущение комфорта, как выясняется, необходимо не только женщинам, но и «волговодам».



ТРАНСМИССИОННАЯ ЗАБОТА

Наименование – масло MANNOL FWD SAE 75W-85 API GL 4.

Ориентировочная цена – 180 руб. за 1 литр.

■ Если машина на гарантии – все просто: приезжаешь в автосервис и никаких забот. Но когда гарантия закончилась еще у прошлого хозяина – приходится думать самому. Как правило, масло в коробке и заднем мосту не каждый меняет вовремя… А зря!

Компания Mannol предлагает для переднеприводных автомобилей полусинтетическое трансмиссионное масло MANNOL FWD SAE 75W-85 API GL 4. Производитель обещает при этом надежную и легкую работу узлов в диапазоне температур от -40 до +45°С, а также продление срока службы синхронизаторов. Автомобиль наверняка будет доволен и переживет еще не один Новый год.

ПОДДЕЛКА

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ

КАРТАВАЯ КОРОБОЧКА

Ожидать какой-то передышки от поддельщиков из Поднебесной не приходится даже в канун Нового года. Поскольку этот светлый праздник наступает за Великой китайской стеной совсем в другое время и по другому календарю, то…

…То контрафакт будет! И наше главное оружие в борьбе с ним – информация. На этот раз – ступичные подшипники производства ОАО «ВПЗ». В принципе, как это часто бывает, подделка выдает себя сама – текст на коробке имеет явный китайский акцент, а сильно заниженная цена – это второе отличие. Но все зависит от вас – будьте бдительны!



се строчки ровные, слова написаны без грамматических ошибок – можно брать.



ли в слове вместо буквы «Д» стоит «А» – это первый признак льшивки.

имечание. *Красным цветом обозначены признаки подделки, зеленым – авильные» элементы.*



СЕЗОН ОХОТЫ

Евгений Борисенков. Фото: Александр Кульнев

Защита автомобиля от злоумышленников требует времени и денег. Доверившись специалистам, можно сэкономить и то и другое.

ТАКТИЧЕСКИЙ ХОД

Увы, абсолютно надежной защиты пока не существует. Вот и сигнализация – не панацея, а полоса препятствий. Возводить ее можно по-разному – чем изощреннее, тем дороже. Прежде всего надо определить необходимый уровень сложности. Затраты на оснащение автомобиля электронным сторожем колеблются в широком диапазоне – от 100 до 1000 долларов. Обычно владелец готов потратить около 2% от стоимости авто. Но «цена вопроса» определяется не только стоимостью самого автомобиля, но и его спросом у угонщиков. Судя по сводкам МВД, в Москве особенно хорошо «уходит» продукция АВТОВАЗа и концерна «Фольксваген». Их хозяевам стоит позаботиться о многоуровневой системе. А вот владельцам «ситроенов» беспокоиться не о чем: их крадут редко, поэтому штатного иммобилайзера хватит за глаза.

Следующий шаг – выбор типа сигнализации. На большинстве иномарок уже есть или без труда может быть установлена так называемая штатная система. Казалось бы, что еще желать! Но у заводских версий есть серьезный минус – скудность сервисных функций. Чаще всего их две – на охрану поставил-снял. Остальное – за дополнительную плату. Но главная проблема – поголовная унификация. Вору не надо каждый раз решать головоломки установщика – все сделано под копирку.

Зато обе стороны могут блеснуть мастерством, работая с изделиями независимых производителей. Как правило, продукция именитых фирм выполнена на сходном техническом уровне. Использованы плоскостной монтаж, многослойные платы и бескорпусные комплектующие. Предусмотрена защита выводов по току. Их назначение, кстати, легко изменить с помо-



щью компьютера. Допустим, проводу, идущему на сирену, можно передоверить управление замком капота. То есть, не увеличивая количество проводников, сохранить нужные функции, отказавшись от второстепенных. Впрочем, особо ответственные блоки снабжены мультиплексной системой: по одному проводу можно посылать разные команды, воспринимаемые лишь конкретными исполнителями. В качестве шины подойдет даже участок стандартной проводки автомобиля!

Беда в том, что любая, даже супернадежная система еще не гарантирует спокойного сна. Ведь от сирены проку немного: она скорее сведет с ума соседей, чем отпугнет злоумышленника. Другое дело – автопейджер: компактное устройство со световой и звуковой индикацией позволит засечь взломщика, не вставая с постели. Брелоки с жидкокристаллическими дисплеями менее предпочтительны – условия содержания (брючный карман) не стимулируют безотказной работы. Минус системы – отсутствие обратной связи и небольшой радиус действия.

Если эти недостатки для вас неприемлемы, воспользуйтесь услугой оператора сотовой сети. Надо лишь установить нужный охранный комплекс и приобрести сим-карту. Дальность связи соответствует зоне покрытия, а общение (голосовое либо с помощью SMS) становится двусторонним. Теперь сможете не только получить информацию об угоне, но и, скажем, заблокировать руль или АКП на уже украденном автомобиле. В виде опции к этой системе добавляют GPS – определитель координат. Устройство всегда в курсе того, где в данный момент ваше средство передвижения. Главное – надежно замаскировать антенну. Обнаружив ее, злоумышленник легко заглушит сигнал обычной фольгой от конфеты или пачки сигарет.

ДЕЛО МАСТЕРА

Коли нет навыков, самому браться за работу не стоит. Идеальный вариант – специализированный центр, где работают с машинами «вашей» марки. Ведь автомобилей на свете много и досконально знать особенности каждого не под силу даже толковому мастеру. Зато один-единственный модельный ряд можно изучить вдоль и поперек.

Адаптированные под конкретный автомобиль версии позволяют меньше вмешиваться в штатное электрооборудование, а потребителю – обойтись единственным брелоком, вобравшим все функции управления.

Личный контакт с мастером многое расскажет об эрудиции, квалификации и… вредных привычках. Плохо, коль установщик настойчиво предлагает одну-единственную модель. Ему так, конечно, проще. Но не факт, что она оптимальна для вашего авто. Какой, скажем, толк от функции автоматического закрывания окон, если на машине ручные стеклоподъемники? Или дистанционный запуск двигателя – штука, особенно в зимнее время, удобная. Единственная проблема – она не стыкуется со штатным иммобилайзером. Последний можно и отключить, но зачем сдавать врагу столь мощную линию обороны? Лучше, обсудив со специалистом разные варианты, отыскать наиболее подходящий.



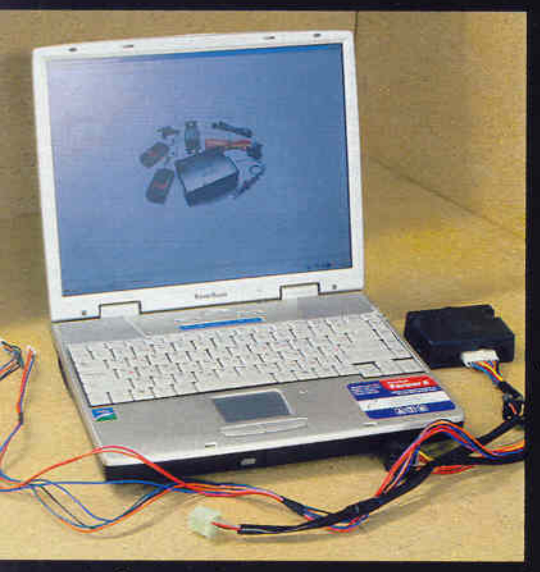
Стирать из памяти блока управления ошибки, возникающие из-за неграмотного подключения сигнализации, горе-установщики не могут – оборудование для этого есть обычно на постах диагностики.



Мультиметр, обладая высоким входным сопротивлением, не способен навредить электронной начинке автомобиля. Работая с пробником, немудрено закоротить проверяемую цепь.



Каналы связи с охранным комплексом отличаются дальностью: штатный и дополнительный брелоки – в пределах прямой видимости (в городе – около 100 м), пейджер – 500–600 м, сотовый телефон – в пределах зоны покрытия.



Современные сигнализации легко поддаются программированию. Так можно не только задать нужные функции, но и изменить назначение основных цепей.



Специальный инструмент – черта высокой культуры производства. Установка охранных систем – не исключение.



Грамотный установщик постарается новых отверстий в кузове не сверлить. Но если придется, обязательно восстановит защитное покрытие. Хотя бы с помощью препарата «Цинкор».

Обратите внимание на инструмент – и по нему можно оценить подход мастера к работе. Никаких пробников! Из-за низкого входного сопротивления немудреное устройство работает как проводник, замыкая проверяемую цепь на «массу». В современных мультиплексных проводках такой поиск обычно заканчивается выгоранием центрального блока управления стоимостью под тысячу у. е.! Безопасная альтернатива – тестер, обладающий высоким сопротивлением.

Поинтересуйтесь технологией. Многие полагают, будто пайка – это высший класс. Но ведь автомобиль живет в агрессивной среде. А гальванический элемент из разнородных металлов – лучшее лакомство для коррозии. Луженый контакт – максимум на год.

У всевозможных обжимок свои недостатки. Основные – разные металлы и малая поверхность контакта. А еще для работы нужны громоздкие щипцы – с ними не везде развернешься.

Самое лучшее – грамотно сделанная скрутка. И металл однородный, и контакт хорош, и соединение прочное. Все вновь сделанные отверстия надо оцинковать (бытовые наборы продают на любом рынке). В крайнем случае, обработать антикором.

В МИРЕ ЖИВОТНЫХ

Поверьте – разобраться в особенностях всевозможных «мангустов», «аллигаторов» и «драконов» среднему автомобилисту не под силу. Решили сдаться на милость профессионалам, сочинив подобающую легенду. Сюжет прост – лишившись «ракушки», автомобиль оказался на улице и нуждается в дополнительной защите. Разумная, на наш взгляд, цена безопасности – $300–350.

Объехав добрый десяток мастерских, выяснили, что в этой области существует довольно четкое разделение на касты. К низшей относятся сервисы, где есть электрик «вообще» – специалист на все руки. Подход к делу у них традиционный. Сначала – наружный осмотр с целью определить… платежеспособность клиента! Технические нюансы при этом интересуют мало, как и тип сигнализации. Все ставят по единой схеме: центральный блок – под «торпедо», провода к сирене, концевикам дверей либо плафонам освещения. Леность мысли порой оборачивается плачевно. На наших глазах один умелец старательно зачистил перочинным ножом… оптоволоконный кабель, дабы пристроить к нему скрутку питающего провода сирены. Наука обошлась ему долларов в 300 чистого убытка.

Следующий уровень – мастерские со специализированным «электрическим» боксом. Здесь предпочитают устанавливать «музыку» – просто, дорого и никакой ответственности (речь не о качестве работы, а о надежности защиты). Охранные комплексы идут вторым сортом – заодно. Довольно высокий профессиональный уровень не позволяет выполнять работу тяп-ляп, но он же порой затрудняет общение.

– Вам цифровой или аналоговый?

– ???

– Первый дороже!

Здесь в расчет идет лишь добросовестно выполненный монтаж. Конечный результат – степень защиты – никого не волнует: заказывали – получите! Обращаться сюда стоит лишь тем, кто твердо знает, чего хочет и нуждается в квалифицированном исполнителе.

Элиту составляют специализированные установочные центры. Работа с клиентом для них – часть технологического процесса. Расскажут, покажут и убедят. Именно здесь нас не пустили в ремзону – профессионально! Основной, пожалуй, недостаток – люди с горящими глазами не терпят простоты. Их конек – современные многофункциональные системы, не укладывающиеся в заданный нами лимит.

Обобщив рекомендации всех уровней, мы поразились их противоречивости: штатный иммобилайзер весьма надежен, но служит лишь для успокоения владельца, так что лучше приобрести замену за $450. Будущую сигнализацию необходимо оснастить пейджером, но он будет давать сбои из-за близости мощного излучателя. На охрану лучше не скупиться, но от угона она все равно не спасет… Конечно, уберечь приглянувшийся «профессионалам» автомобиль почти невозможно. Способов выполнить заказ хоть отбавляй: от погрузки «мертвой» машины на эвакуатор до бандитского нападения на владельца. Так, может, пора решать эти проблемы всем вместе, а не каждому по отдельности? Ведь охрана частной собственности – государственная забота! ■

Редакция благодарит ООО «ЭКСИС КАР» за помощь в подготовке материала.

ТЯНИТЕ, ШУРА, ТЯНИТЕ!



Анатолий Вайсман

...Но самое неожиданное следствие «технического прогресса» – это вскоре повалившие к нам автомобили с погнутой шпилькой М10, на которой закреплен ролик.

Технически развитый автолюбитель знает о преимуществах привода ГРМ зубчатым ремнем. На российских автомобилях такой ремень появился уже довольно давно – вспомните ВАЗ-2105, но последние годы оказались неожиданно омрачены новыми «болячками». Кто мог предположить, что однажды к нам косяком повалят клиенты с жалобой на порванные ремни. «Но позвольте, – скажет читатель, – как же может порваться ремень, рассчитанный на усилие в тонну – мотор на такое не способен!» Действительно, новый не порвется. Однако, сползая, он трется кромкой о реборду ролика, все больше изнашивается – и крах неизбежен. Стремление ремня сползти с ролика может объясняться разными причинами. В последние годы все чаще видим бракованные ремни – переменной жесткости по ширине. Ползут сразу, после первого пуска мотора. Для проверки такой ремень переворачиваем. Пополз в другую сторону – остается снять и выбросить. Эта болезнь не лечится.

В любом магазине можно увидеть ролики от разных поставщиков. А что общего? Во-первых, в конструкции подшипника (обычно дешевого, однорядного) и эксцентрика.



Рис. 1. Простейший кондуктор для обработки гнезда под шпильку натяжного ролика.

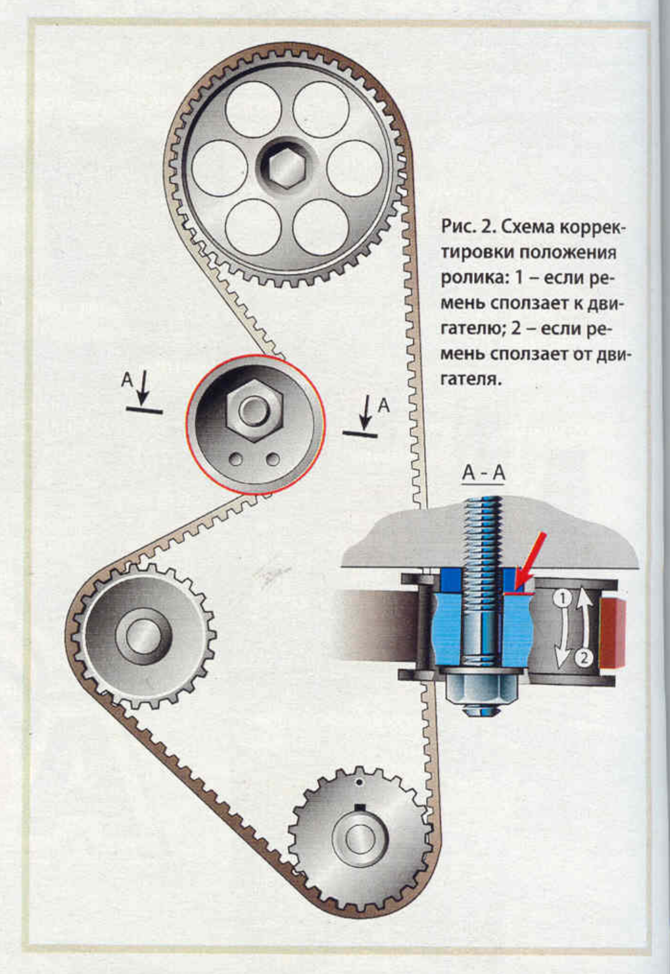


Рис. 2. Схема корректировки положения ролика: 1 – если ремень сползает к двигателю; 2 – если ремень сползает от двигателя.

Последний при регулировке удерживают миниатюрным ключиком с двумя штифтами, а не громоздким ключом «на 30», как было раньше. Чем руководствовался разработчик – загадка. Дополнительный ключ в арсенале мастера – где же тут экономия средств! Но самое неожиданное следствие «технического прогресса» – это вскоре повалившие к нам автомобили с погнутой шпилькой М10, на которой закреплен ролик. Ремень сползает с ролика, кромка трется о реборду – и конец закономерен.

Как же горе-мастера гнут шпильку? Эксцентрик фиксируют в нужном положении тем самым, хилым ключиком, гайку же затягивают серьезным ключом «на 17». И затягивают «от души» – кому придет в голову контролировать момент затяжки, как это положено, динамометрическим ключом! Вместо положенного – максимум 4,2 кгс·м, получается столько, что удержать эксцентрик от проворота не удается, особенно если мастер о физике этого дела имеет туманное представление. Нажал покрепче – шпилька согнулась. На глаз незаметно, но, по-нашему опыту, смещение ее конца хотя бы на 0,1 мм уже способно вызвать перекос ролика, «сгоняющий» ремень.

Самая же большая неприятность, подстерегающая горе-мастера или автовладельца, – это вырыв упомянутой шпильки из отверстия алю-

миниевой головки блока. Ремонт вне заводского цеха непрост. Попытки по-скорому рассверлить отверстие дрелью и потом «перерезать» резьбу обычно заканчиваются перекосом оси…

В этом случае изготавливаем кондуктор (рис. 1). Сначала с отверстием диаметром 10,3 мм – для рассверловки гнезда под шпильку. (Мастер сверлит, помощник плотно держит кондуктор.) Затем кондуктор рассверливаем до 12 мм – под метчик М12х 1,25. Нарезав резьбу в головке, вытачиваем ремонтную шпильку.

Видите, сколько проблем. А ведь затяжка гайки сумасшедшим усилием совершенно не требуется. Но тянут…

Другой минус ролика – его однорядный (как правило!) шарикоподшипник. Здесь явно «конфликтующие» требования: если не будет зазоров, подшипник работать не сможет, но чем больше зазоры, тем вероятнее перекос узла под нагрузкой от натянутого ремня, если тот хоть немного смещен от плоскости симметрии. Почему бы не поставить двухрядный подшипник? Как на двигателе ВАЗ-2105 и в роликах первых переднеприводных машин. Но теперь на этом сэкономили. Что же делать автовладельцам? Покупая ролики, тщательно выбираем только те, у которых люфт (по крайней мере – в руках) не ощущается. А перед установкой добавляем в подшипник смазки – очень часто ее там практически нет.

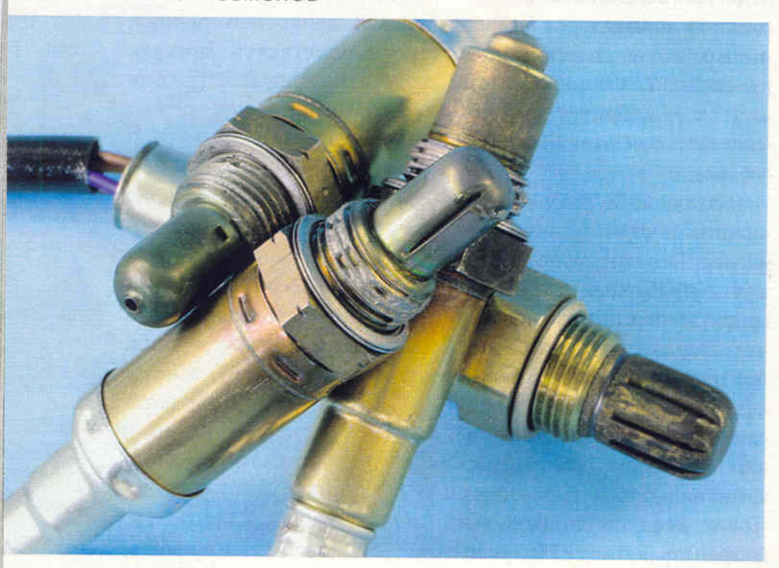
Беговая часть ролика – особая песня! Кое-кто еще не забыл, как великолепно работал натяжной ролик двигателя ВАЗ-2105. Беговая часть – высокоточная стальная деталь. Обмеряя микрометром пластмассовый ролик, легко найти такие «чудеса» геометрии, что за производителя стыдно. Рабочая поверхность может быть овальной, ступенчатой, конусообразной и т.д. На высоких оборотах здесь «в миниатюре» бывает то же, что с колесами при скоростной езде по разбитой дороге, – вибрируя, ремень сползает даже от небольшого усилия.

Следующий частый виновник капризов ремня – помпа. Перекос ее оси недопустим. Обычная причина – износ подшипников, о чем мы не раз говорили. Самые же неприятные впечатления оставляет участившийся производственный брак – это когда сам корпус помпы относительно блока перекошен. Такие дефекты приходится устранять в заводских условиях.

Бывает, что ремень сползает из-за неблагоприятного сочетания нескольких причин, ни одна из которых сама по себе не показалась бы серьезной. Как искать «виновников»? Да никак! Можно поступить просто: силе, заставляющей ремень смещаться вдоль оси ролика, противопоставить другую, корректирующую. Легче всего это сделать, искусственно «перекосив» ролик в нужную сторону. В зависимости от того, куда ползет ремень, под торец эксцентрика (см. рис. 2) подкладываем прокладку (алюминиевая фольга и клей): положение оси ролика корректируем в той же плоскости (А-А), в которой действует усилие натянутого ремня. Начинаем с прокладки толщиной около 0,1 мм. (Материала – алюминиевых пивных банок вокруг хоть отбавляй!) Как правило, после определенной (неизбежной) возни подбираем нужное положение ролика – и от «сбегания» ремня избавляемся. □

ГОРНЫЙ ВОЗДУХ

Роман Семенов



Прелести автомобилизации бесспорны, как и связанные с этим глобальным явлением проблемы. В отработавших газах бензинового двигателя можно найти немало разнообразных токсичных компонентов, но верховодит традиционная триада: CO – окись углерода, угарный газ; CH – несгоревшие углеводороды; NO_x – окислы азота. Инженеры противопоставили этой опасной троице очень важное устройство, входящее в систему выпуска, – каталитический нейтрализатор отработавших газов. Иначе говоря, газы, пройдя через это устройство, из агрессивно-токсичных превращаются в сравнительно безопасные, нейтральные. Чтобы нейтрализатор мог эффективно «облагораживать» поступающие в него газы, содержание каждого компонента в них должно укладываться в довольно узкие рамки, соответствующие сгоранию в цилиндрах стехиометрической рабочей смеси топлива и воздуха. Напомним, что ее состав характеризуется так называемым коэффициентом избытка воздуха λ (иногда – в советской литературе, например, – вместо λ писали другую греческую букву – α). Если λ больше 1,0 – смесь обедненная, бедная и т.д. И наоборот – смесь с λ меньше 1,0 – обогащенная, богатая и т.д. Если воздуха ровно столько, сколько требуется для полного сгорания топлива, смесь называют стехиометрической – на рис. 1 это область значений λ вблизи 1,0.

Но как обеспечить столь высокую точность и одновременно стабильность топливодозирования? Известно, что карбюраторные моторы при всей их простоте по этому пункту не проходят.

Цель была достигнута с появлением электронной системы автоматического регулирования с датчиком кислорода в отработавших газах – по-другому, лямбда-зондом. Этот датчик – важнейший элемент обратной связи в системе топливодозирования на современных автомобилях, позволяющей поддерживать стехиометрический состав на установившихся режимах работы двигателя с точностью до ±1%.

На современных европейских автомобилях чаще всего можно увидеть датчики кислорода двух типов. К первому отнесем датчики на основе диоксида циркония (циркониевые), ко второму – датчики на основе оксида титана (титановые). Циркониевый зонд показан схематично на рис. 2. Измерительный элемент, помещенный в поток отработавших газов, генерирует ЭДС, зависящую от их состава. Эту зависимость иллюстрирует рис. 3 – она имеет «триггерный» характер. Иначе говоря, ЭДС зонда чрезвычайно резко меняется вблизи значения λ=1,0 рабочей смеси в цилиндре двигателя, реагируя даже на очень слабые колебания состава в сторону обогащения или обеднения. Собственно измерительный элемент – это трубочка с одним закрытым концом (пальчиковый тип – см. рис. 2) или пластинка (планарный тип). Принцип работы один, разница только в конструкции – в дальнейшем, чтобы не путаться, будем подразумевать пальчиковый тип.

Показанный на рис. 2 измерительный элемент (ИЭ) имеет напыление благородного металла – платины с внутренней и внешней сторон. Внутри же – «твердый электролит» (керамика) из смеси диоксида циркония ZrO_2 и оксида иттрия Y_2O_3. Работает по принципу гальванического элемента с твердым электролитом: по достижении температуры 300–350°C керамика начинает проводить ионы кислорода. (Полезно помнить, что это минимально возможная температура функционирования ИЭ, тогда как при работе реального двигателя температура датчика около 600°C. Ограничена и максимальная рабочая температура – около 900–1000°C в зависимости от типа датчика, перегрев грозит его повреждением.)

Как же работает датчик кислорода? Очевидно, что при рабо-



Рис. 1. Зависимость эффективности нейтрализатора от состава рабочей смеси в цилиндрах двигателя. Чтобы эффективность была не ниже 80%, колебания состава относительно оптимального не должны превышать 1%.

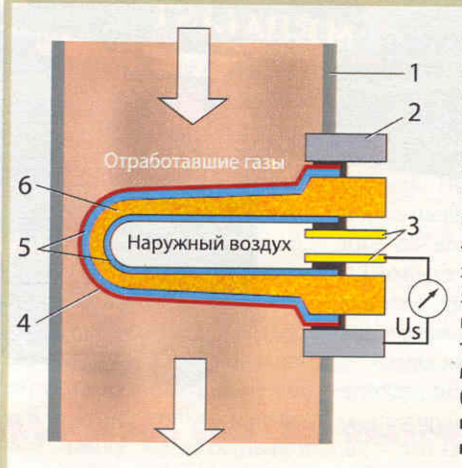


Рис. 2. Схема циркониевого датчика кислорода: 1 – труба выпускной системы; 2 – корпус датчика; 3 – контактные площадки; 4 – керамический защитный слой; 5 – внешний и внутренний электроды; 6 – керамическая основа (ZrO_2 и Y_2O_3). U_S – выходное напряжение.

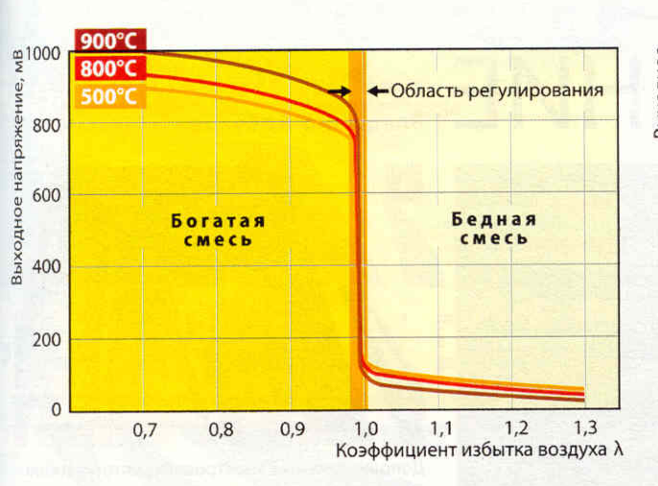


Рис. 3. «Триггерный» характер зависимости напряжения зонда от коэффициента избытка воздуха в рабочей смеси. Вблизи значения коэффициента 1,0 напряжение зонда очень резко, почти скачком, меняется в пределах примерно 0,1–0,8 В.

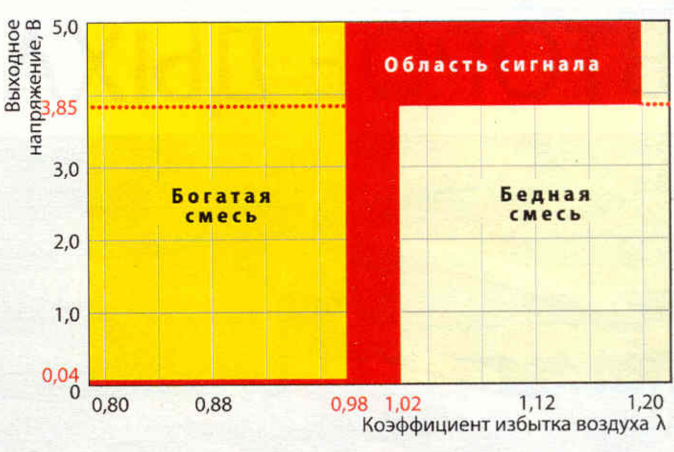


Рис. 5. Характеристика титанового датчика кислорода. Здесь тоже резкий скачок напряжения выходного сигнала при колебаниях состава смеси около стехиометрического. Но в противовес циркониевому датчику низкий сигнал соответствует богатой смеси, а высокий – бедной.

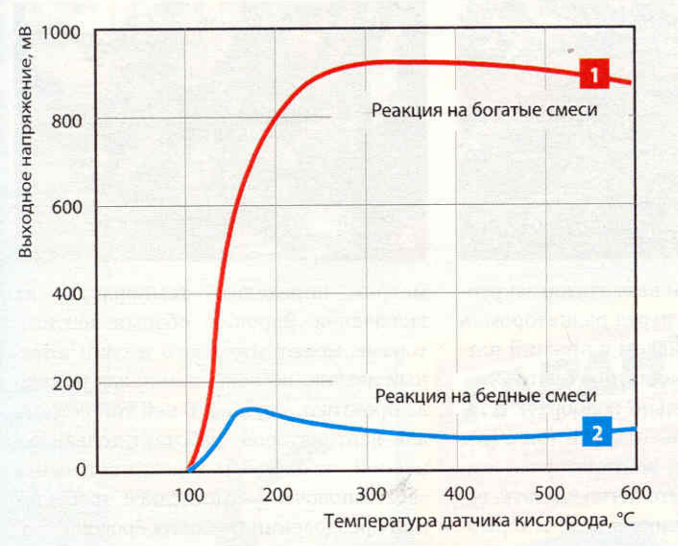


Рис. 4. Зависимость выходного сигнала зонда от температуры. Зона ниже 300°С – нерабочая: 1 – реакция на богатые смеси; 2 – реакция на бедные смеси.

те двигателя концентрация кислорода внутри выпускной системы и снаружи ее, в окружающем воздухе, совершенно разная. Вот эта разница и заставляет ионы кислорода двигаться в твердом электролите, в результате чего на электродах ИЭ появляется разность потенциалов – сигнал датчика кислорода.

Зависимость сигнала ИЭ от температуры показана на рис. 4: как видите, реакции на богатые и бедные смеси различаются очень сильно, но при падении температуры ниже 300°С разница постепенно уменьшается – эта зона уже нерабочая.

Чтобы датчик после пуска двигателя быстрей прогревался, его размещают возможно ближе к мотору, но все же с учетом ограничений по максимальной температуре. Особенно «критична» длительная езда с полной мощностью двигателя.

Современные датчики кислорода – с электроподогревом, которым управляет электронный блок управления двигателем, меняя ток нагревателя. (Соответственно, ЭБУ контролирует и исправность цепи нагревателя, что очень важно.)

А теперь – несколько слов о титановых зондах. В их работе используется свойство оксида титана изменять свое сопротивление в зависимости от концентрации кислорода. Этому датчику связь с наружным воздухом не требуется. Рабочая температура значительно выше, чем у циркониевого, – начинается с 500°С. Выходная характеристика – на рис. 5. Привлекает то, что сигнал этого датчика можно сразу (обойдясь без усиления) привязать к используемому в ЭБУ уровню +5 В.

Мы рассмотрели самые общие вопросы, касающиеся роли датчика кислорода. А как он выполняет свои функции в реальной жизни? Об этом – в следующей беседе. □

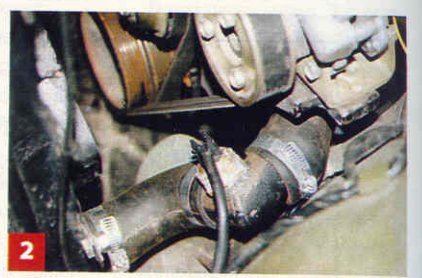
ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

Владимир Арбузов





1 Дополнительный электровентилятор удобно ставить перед радиатором.



2 Датчик в нижнем патрубке у нас управляет штатным вентилятором, в верхнем – дополнительным.

Штатная система охлаждения УАЗа со 142-сильным мотором ЗМЗ-409 сносно работает лишь при езде по обычным дорогам. Но машина-то – вседорожник! Стоит съехать с асфальта на раскисший проселок – вентилятор не умолкает. Того и гляди вскипятишь двигатель. Тем, кому часто приходится штурмовать бездорожье, будет полезно немного модернизировать систему охлаждения своего УАЗа, а именно – установить перед радиатором дополнительный электровентилятор (фото 1). Этот прием мы опробовали на нашей спортивной машине, результатом остались довольны, поэтому с чистой совестью предлагаем его вашему вниманию.

Второй вентилятор вместе с диффузором взяли от «восьмерки». Кроме того, понадобились три реле типа 111.3747, дополнительный датчик включения вентилятора ТМ108, трехпозиционный переключатель и два диода КД105.

Дополнительный вентилятор закрепляем, естественно, перед радиатором, а второй датчик впаиваем в нижний патрубок, идущий от радиатора (фото 2).

Датчики желательно подобрать с таким расчетом, чтобы нижний (он будет управлять штатным вентилятором) выключался раньше. Это легко сделать, если нагреть оба датчика в воде и термометром определить температуру их включения. Впрочем, обоими вентиляторами может управлять и один штатный датчик, но наша схема, как показала практика, удобнее. В ней три режима для вентиляторов: работает только основной, основной и дополнительный и «все выключено». Последнее требуется при преодолении глубоких бродов. □

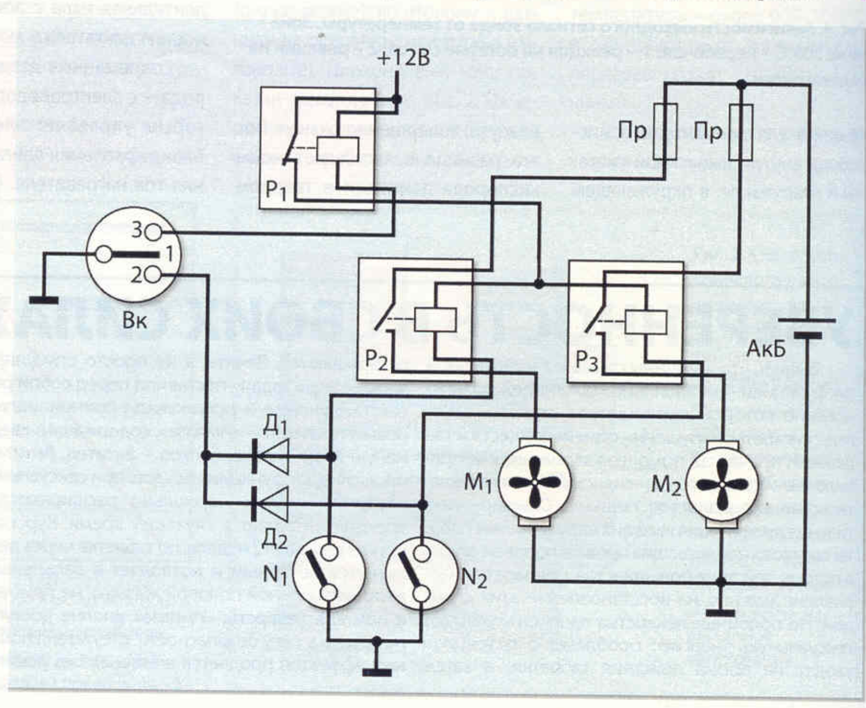


Схема подключения вентиляторов:
Вк – переключатель; $Р_1$, $Р_2$, $Р_3$ – реле 111.3747; $Д_1$, $Д_2$ – диоды КД105; N_1, N_2 – датчики ТМ108; Пр – предохранитель; $М_1$, $М_2$ – мотор вентилятора.
Положение переключателя Вк: 1 – автоматический режим; 2 – принудительное включение; 3 – режим «брод» – все выключено.

УДАРНЫЙ МЕХАНИЗМ

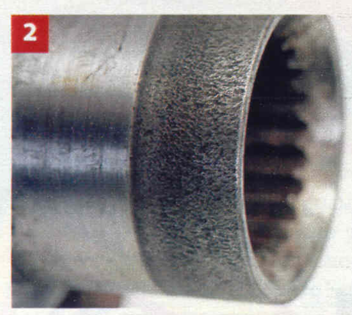
Борис Ездаков

Передняя подвеска «самар» изучена вдоль и поперек, однако задачку подкинуть может! Вот одна из них. Когда хозяин «девятки» попросил прислушаться к ее шумам, мы первым делом подумали, что резкие щелчки при троганье, а особенно при смене направления движения вызваны зазорами в шаровой опоре или в ШРУСе левого переднего колеса.



1

Безрадостная картина…



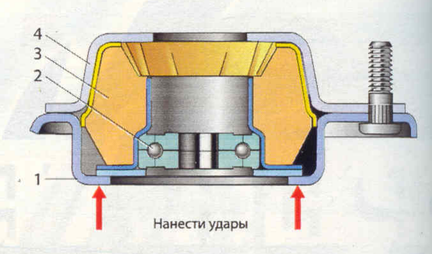
2

Следы «птичек».

Опоры, уже далеко не новые, сам хозяин тут же предложил заменить. Так и сделали, однако щелчки при троганье не исчезли. Поставили новый ШРУС, испытали… – все равно щелкает!

Под подозрением остался подшипник ступицы. На ощупь тут все вроде в порядке – никакого намека на люфты! Но в автомобиле чудес, как известно, не бывает, поэтому сняли-таки ступицу. И увидели то, что показано на фото 1. Оказалось, внутреннее кольцо подшипника опиралось на вал ступицы не всей посадочной поверхностью, а лишь узкой полоской миллиметров шесть-семь. Почему, теперь едва ли стоит выяснять – брак, он и есть брак! Но из-за него при больших нагрузках на подшипник внутреннее кольцо (которое, напомним, стянуто с соседним в пакет усилием гайки!) упруго смещалось, резко выбирая зазор, – раздавался щелчок. Очевидно, что при проверке люфтов усилием руки этого эффекта не достичь, зато на ходу – запросто! Об этом свидетельствует широкая темная полоса на конце вала, будто птички поклевали. Это следы питтинга, результат ударов кольца подшипника по валу (фото 2).

Дальнейшее банально: заменили ступицу и подшипник – щелчки пропали.



Опора ВАЗ-2110: 1 – нижний корпус; 2 – подшипник; 3 – резиновый элемент; 4 – верхний корпус.

Другой дефект переднеприводных ВАЗов диагностируется проще, да и встречается гораздо чаще. Многие «десятки» при движении по неровному покрытию досаждают владельцам стуком, явно рожденным где-то в передней подвеске. Чтобы «засечь» источник, нужно демонтировать стойку (работа, замечу, не самая простая!) и покачать верхнюю опору. Болтается – значит, резиновый элемент опоры слишком свободен в наружном корпусе. Эту свободу и нужно ограничить. В таких случаях многие умельцы устраняют зазоры прокладками, но можно обойтись и без них. «Заневолив» пружину стойки, сняли верхнюю опору. Остальное – просто: вооружившись бородком и молотком, нанесли несколько ударов по нижней стороне опоры, чем и зажали резину. Все! Теперь стучать не будет. □

БУДЬ ЗДОРОВ!

Владимир Арбузов

Работающий вентилятор отопителя превращает салон «Оды» в пылесос – вместе с прохладой или теплом в машину поступает столько грязи, что к концу дня воротничок рубашки обретает устойчивую траурную каемку. Между тем оснастить машину фильтром поступающего снаружи воздуха совсем не сложно. Понадобится лишь кусок жести, проволочная сетка и пригодный для фильтрующей шторы материал.

Вырезаем из жести заготовку бортика, сгибаем по разметке и приклепываем или закрепляем его болтиками на заборнике (см. рис.).

В ближнем к крылу углу заборника сверлим отверстие диаметром около 10 мм для отвода воды.

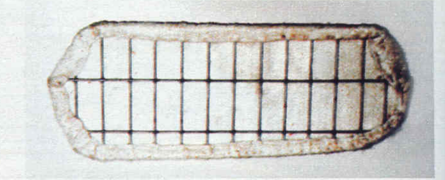
Из сетки вырезаем две решетки, размещаем между ними фильтроэлемент (например, синтепоновый или другой нетканый материал), загибаем его края на нижнюю решетку и прихватываем несколькими стежками нитки.

Готовый фильтр прикручиваем к заборнику саморезами. По мере засорения штору можно очистить пылесосом, выстирать, не снимая с решетки, или заменить на новую. □



Бортик и фильтр в сборе.

Фильтроэлемент, готовый к установке.



Развертка бортика.

РУЧНЫЕ «КРОКОДИЛЫ»

Владимир Арбузов

Двигатель любого исправного автомобиля должен уверенно пускаться в двадцатиградусный мороз. А коли так, то и говорить здесь, казалось бы, не о чем. Только где вы видали абсолютно исправные, скажем, пятилетние «Жигули»? Кроме того, «нас всех подстерегает случай» – забыл выключить «габариты», обогрев стекла или еще какой-нибудь потребитель, и через несколько часов стоянки на морозе машина уже и «бибикнуть» не сможет. Пустить двигатель с буксира тоже не всегда возможно, поэтому бывалый владелец обычно держит в багажнике «крокодилы» – провода для «прикуривания» – невелика тяжесть, зато может выручить.

Впереди зима, самое время позаботиться об их покупке, а заодно вспомнить, как правильно и безопасно при необходимости ими воспользоваться. А если не знаете – не беда, основные правила – в подписях к фото.



1 Рассмотрим сначала простейший вариант – батарея села после длительной стоянки, под рукой есть зарядное или пускозарядное устройство и розетка на 220 В. Снимаем «минусовую» клемму с аккумулятора и подключаем его к «зарядке». Пробки можно не вывертывать – газообразование в начальный период зарядки незначительное. Примерно через полчаса исправная батарея будет в состоянии провернуть двигатель. С пускозарядным устройством дело пойдет быстрее. Алгоритм тот же, только через 10–15 минут возвращаем «минусовую» клемму на батарею, переводим устройство в режим пуска и пробуем «крутануть» двигатель. Не ленитесь на время подзарядки снимать с батареи «минусовую» клемму – зарядное напряжение обычно выше допустимого бортового.



2 Но гараж, зарядное устройство, 220 вольт – тепличные условия. «Прикуривать» в мороз на дороге от другого автомобиля гораздо хлопотнее. Можно, конечно, просто подцепить «крокодилы» кабелей к клеммам батарей. Вероятно даже, что все закончится благополучно и двигатель удастся пустить. Только везет не всем, а последствия могут быть неприятными и для «донора» и для «акцептора». Чтобы избежать их, придерживайтесь определенных правил.

Выключаем зажигание и снимаем «минусовые» клеммы на батареях обоих автомобилей. Соединяем кабелем «плюсы» аккумуляторов, зажим второго кабеля соединяем со снятой «минусовой» клеммой неисправной машины и лишь потом с «минусовым» выводом батареи-донора.



3 Теперь можно пускать двигатель. Но не усердствуйте: не завелся с трех-четырех попыток – значит, дело не в батарее. Придется искать истинную причину, иначе оба никуда не уедете.

Но, предположим, мотор заработал. Пусть потарахтит минут пять, подзарядит батарею, а мы тем временем убедимся, что зарядка идет. Это видно по погасшей индикаторной лампе на щитке приборов или по увеличению яркости света фар при прогазовке.

Наступает самый ответственный момент – правильно «разойтись» с «донором». Ваша батарея разряжена, ее внутреннее сопротивление мало и соединить ее в этот момент с заряженной, накинув клемму с «крокодилом» на штырь батареи, – «ударить» по севшей током в десятки ампер.

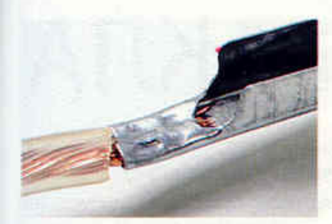


4 Обычно на этот момент никто не обращает внимания, а зря. Ведь мы не знаем наверняка, что послужило причиной ее посадки. Если, к примеру, в ней нарушен контакт между блоками пластин – батарея взорвется со всеми вытекающими последствиями!

Рекомендации же такие.

Включаем фары или вентилятор отопителя, иначе без нагрузки (система зажигания потребляет слишком мало) напряжение в сети может подскочить сверх допустимого. Отсоединяем «минусовый» кабель от снятой клеммы (в это время электрооборудование питается от генератора) и возвращаем ее на штырь батареи. Ток генератора в этот момент невелик и севшей батарее не навредит.

Вот, если не углубляться в теорию, и вся наука.



Жесткий кабель обязательно отломится в месте заделки.

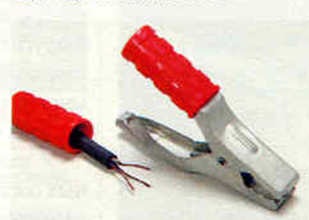


Клемма из медной или латунной трубки гораздо надежнее губок «крокодилов».

А теперь посмотрим, что за провода для «прикуривания» продаются в магазинах. Увы, сколько мы ни искали – ничего подходящего не нашли. В лучшем случае предлагают действующие макеты, которыми если и удастся «прикурить», то от силы один раз.



На этикетке 300 А, а меди в проводе едва хватит на 30.



Три тоненькие жилки этого кабеля не могут пропустить стартерный ток в несколько сотен ампер.

Оно и понятно – делают для продажи. Жестяные «крокодилы» со слабенькими пружинами обгорают на первом же пуске, пластиковые – плавятся от разогревшихся контактов. Заделка кабеля держится на честном слове, да и сам кабель, бывает, снаружи толщиной в палец, а внутри пара-тройка тоненьких жилок. Что ж, если хотите иметь хорошие пусковые провода, придется их делать самому, благо по отдельности все составляющие есть на строительных рынках.

Понадобится два куска кабеля длиной по 2,5 м и диаметром токопроводящей жилы не менее 8 мм. Кабель должен быть гибким и в резиновой изоляции – она не дубеет на морозе.

Четыре прочных стальных или пластиковых зажима-«крокодила» с мощными пружинами.

Четыре куска медной или латунной трубки внутренним диаметром, равным токопроводящей жиле, и длиной, равной длине «крокодилов».

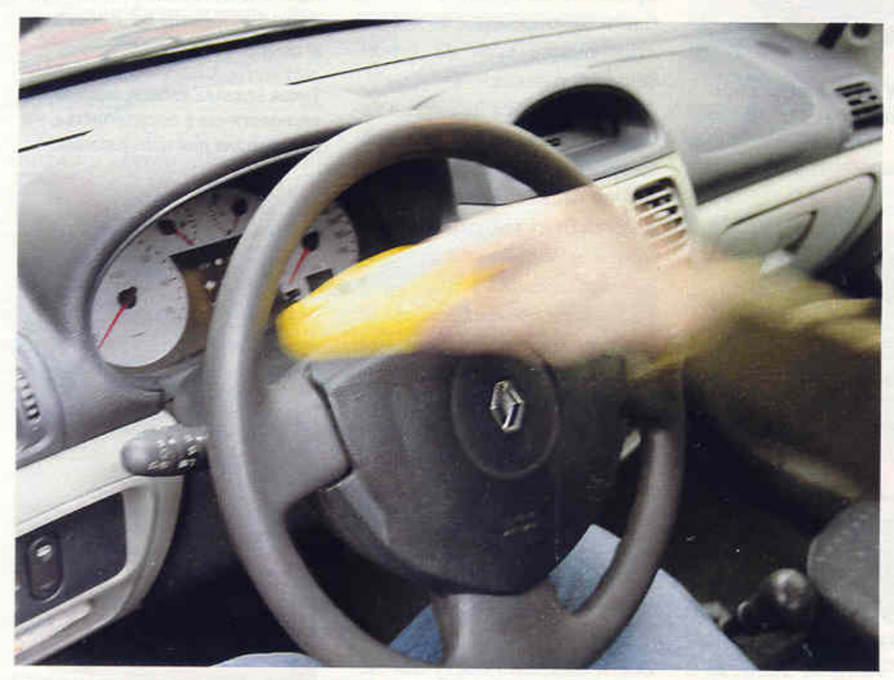
Освободим концы кабелей на длине 15–17 см от изоляции, введем их внутрь трубок и надежно обстучим молотком. Получившимся наконечникам придадим форму захватов (см. фото 1) и введем их в губки зажимов. Теперь ток пойдет, минуя корпуса «крокодилов» и их пружины, избавив от перегрева и обгорания. □

Такая заделка кабеля, возможно, технологична в производстве, но непригодна для пользования.



ШЕСТОЙ ПОДВИГ ГЕРАКЛА

Вячеслав Лукьянов



Салон автомобиля немало расскажет о его владельце. Шелуха от семечек на полу – признак «водилы», у которого все в машине запущено. К счастью, большинство предпочитает ездить в чистой машине. Но как и чем «навести марафет»?

Без современных препаратов не обойтись. Это очистители обивки, пластика, стекла. Конечно, начинать серьезный «аврал» приходится традиционно: сначала выметем мусор, соскребем толстые наслоения грязи, пропылесосим салон и т. д. Вот теперь – очередь препаратов. Сразу предупредим: любую новую «химию» лучше опробовать на небольшом участке поверхности, где-нибудь в скрытом месте – ведь некоторые препараты способны изменять оттенок ткани, пластика, кожи, особенно светлых тонов.

Большинство препаратов для чистки тканевой или велюровой обивки салона – в аэрозольных баллонах, что само по себе очень удобно. Некоторые – со специальными щетками, что облегчает работу. Щеткой удобно нанести препарат, ею же можно удалить грязь. Фирмы-производители заботятся и о том, чтобы облагородить малоприятный запах неприбранного салона – для этого в состав препаратов вводят дезодоранты.

Чтобы эффект от применения препарата не разочаровал, сначала внимательно изучите инструкцию! Например, большинство составов следует втирать в обивку не сразу после нанесения, а через минуту. Остатки нужно удалить: в одних случаях чистой сухой тканью, в других, наоборот, влажной! Путать не стоит. При правильном использовании многие препараты создают защитное покрытие, облегчающее повторную чистку.

У каждого из купленных нами пенных составов (фото 1, 2, 3) оказался свой характер.

Начали с баллончика от «Тафф Стафф» (Tuff Stuff) – он выдал обильную пену, но только на щетке (фото 1). Так задумано или дефект распылителя? Неясно. Впрочем, для очистки небольшого участка это даже удобно. Баллончик от «Тертл Вакс» (Turtle Wax), наоборот, отличился широким конусом распыла, выбросив облако «снежных хлопьев». Вроде бы неплохо, если предстоит почистить большой участок обивки. Но когда дунули на потолок, поняли, что не получится – весь салон «заснежили» (фото 2)!

А вот баллончик от «Виннс» (WYNN'S): густая, яркая, но узкая полоса пены – то, что нужно для удаления локальных загрязнений (фото 3). Но наилучшим образом, решили мы, работал баллончик от «Ганк» (GUNK) – умеренная ширина распыла, мелкие частицы пены.

Состав от «Зтон» (3ton) (фото 4) распыляется из обычного пульверизатора. Недостаток всех таких устройств – «импульсное» действие. Состав невозможно нанести ровным слоем – тут густо, там пусто. Сильно намокшие места приходится долго сушить.



Баллончики со съемными щетками. Характеры разные.



Распылять вверх – крайне осторожно!



Один хорош для локальной чистки, другой универсален.



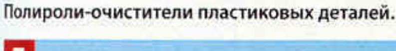
Пена от 3ton... Дело портит пульверизатор.



Очистители-протектанты кожаной обивки.



Втираем состав сухой тканью.


Полироли-очистители пластиковых деталей.



Труднодоступное место. Убрать пену сложно.



Очиститель пластика в действии.



Чистящие свойства составов хороши, если грязь не застарелая!

Дорогая обивка из кожи или ее заменителей весьма чувствительна к воздействию солнечных лучей, колебаниям температуры, влажности. Добавьте сюда небрежность владельца и его пассажиров – и вот уже вид не тот. Восстановить его призваны другие препараты (фото 5).

Составы от 3ton и «Доктор Вакс» (Docror Wax) – для винила и кожи – в том числе с защитным покрытием, характерным для американских автомобилей. Остальные препараты, показанные на фото 5, – только для кожи. Они хорошо очищают обивку и защищают ее, внешний вид сразу же обновляется. На поверхности возникает защитная пленка.

Препараты (кроме аэрозольных, конечно) нужно наносить и втирать в обивку тампоном (фото 6).

Пластиковая обивка дверей, панель приборов, крышки ящиков и т. п. тоже стареют, выгорают в лучах солнца, пачкаются. Для восстановления их вида – свои препараты (фото 7) в аэрозольных баллонах – и жидкие, и пенообразующие. Последние не советуем применять в труднодоступных местах – излишки удалить непросто (фото 8), тем более, что они еще и очень стойкие.

Нанеся подобные составы, через несколько минут их располировывают чистой сухой тканью. Учтите только, что чрезмерный блеск некоторых панелей нежелателен – их отражение в ветровом стекле раздражает. Чтобы панели, оставаясь чистыми, не так блестели, протрите их влажной тканью. И уж совсем грубая ошибка – натереть баранку руля. Мы попробовали: выскальзывает из рук!

Все опробованные препараты хорошо очистили пластик. С черных поверхностей исчезла грязная «седина», не стало жирных пятен (фото 9).

Общий вывод: опробованная нами автохимия со своими основными задачами справляется неплохо. Оценив результаты по прошествии месяца, констатируем, что и обещанная защита обработанных поверхностей «имеет место быть». □

ОЧИСТИТЕЛИ ДЕТАЛЕЙ САЛОНА

Название препарата	Фирма и страна-производитель	Расфасовка	Цена, руб.
Очистители тканевой обивки			
Interior 1	Turtle Wax, Англия	аэрозоль со щеткой, пена 400 мл	240
Spot & stain remover	Tuff Stuff, США	аэрозоль со щеткой, пена 411 г	170
Hi-Foam Upholstery cleaner	WYNN'S, Европа	аэрозоль, пена 750 мл	260
Carpet Upholstery Foam cleaner	GUNK, США	аэрозоль, пена 623 г	125
Carpet & fabric cleaner	3ton, Россия	флакон с распылителем, жидкость с пеной 550 мл	70
Очистители кожи			
Vinil & Plastic cleaner	3ton, Россия	аэрозоль, жидкость 520 мл	95
Очиститель-протектант	Doctor Wax, США	флакон с распылителем 236 мл	134
Очиститель и кондиционер кожи	Turtle Wax, Англия	флакон 500 мл	200
Leder Pflege	Liqui Moly, Германия	флакон, густой лосьон 250 мл	380
Очиститель и кондиционер кожи	Doctor Wax, США	флакон 236 мл	152
Полироли пластика			
Cocpit Shine	Turtle Wax, Англия	аэрозоль, жидкость 400 мл	175
Очиститель пластика с антистатиком	NOVA, Россия	аэрозоль, пена 400 мл	105
Полироль пластика с антистатиком	KERRY, Россия	аэрозоль, пена 250 мл	45
Ecelat Plastiques	ELF, Франция	аэрозоль 400 мл	120



На ВАЗе:

СЕРГЕЙ ПРОТИВЕНЬ	лаборатория ГСМ (1, 2, 3, 4)
АЛЕКСЕЙ КЛИМЕНКО	отдел доводки трансмиссии (5)
АЛЕКСАНДР ЛЮБИМОВ	отдел доводки ходовой части (6)



1. Каким должен быть интервал между сменами масла в двигателе ВАЗ-21093, если использовать полусинтетическое класса SL по API?

Интервал оговорен в инструкции по эксплуатации автомобиля: 15 тысяч километров пробега.

2. На ВАЗ-21104 (пробег всего 12 000 км) произошел пожар – якобы из-за того, что вследствие разрушения блока двигателя моторное масло (КОМО полусинтетика) попало на раскаленную приемную трубу. Правдопобно ли такое объяснение?

Температура вспышки моторного масла – около 210°С, а приемная труба нагревается до 300° и более, так что воспламенение попавшего на нее моторного масла вполне реально.

3. Слышал, что для коробки передач и заднего моста ВАЗ-2106 необходимо масло ТАД-17И, но не могу найти его в продаже. В чем тут дело? Чем заменить это масло?

Трансмиссионное масло ТАД-17И давно не выпускается. Вместо него АВТОВАЗ рекомендует следующие сорта (из наиболее распространенных): «НОВОЙЛ Т» (класс вязкости 80W90) Ново-Уфимского нефтеперерабатывающего завода; «СУПЕР Э» (80W90), «СУПЕР Т» (85W90) производства «Славнефть-Ярославнефтеоргсинтез»; «СУПЕР Т-1» (75W90), «СУПЕР Т-2» (80W90), «СУПЕР Т-3» (85W90) предприятия «Сибнефть-Омский НПЗ»; «ТНК ТРАНС» (75W90) производства «Рязанской НПК».

4. После замены «Тосола» на «десятке» не проходит и полугода, как он становится мутно-рыжим. Что делать?

С 2005 года – после того как была усовершенствована система охлаждения двигателя и доработан состав «Тосола», заправляемого на заводе, проблема изменения цвета жидкости решена.

В автомобилях прежних выпусков порыжевший «Тосол» рекомендуем заменить свежим, предварительно промыв систему охлаждения обычной водой. Заправляемый в настоящее время на заводе антифриз «Тосол-ТС» (Felix) выпускает ООО «Тосол-Синтез» (Дзержинск). Вместе с тем изменение цвета антифриза не сказывается на эффективности охлаждения и работе двигателя в целом.

5. Говорят, КП на ВАЗ-2112 отличается от тех, что ставят на «десятки», передаточными числами.

На всех переднеприводных автомобилях производства АВТОВАЗа – «Лада-Самара», «Лада-110/111/112» и «Лада-Калина» применяются коробки передач с одинаковыми передаточными числами коробки передач и главной пары.

6. Отличаются ли передние тормозные колодки ВАЗ-2112 от колодок автомобилей с 13-дюймовыми колесами?

По конфигурации и размерам передние колодки автомобилей семейств «Самара» и «Лада-110/111/112» (как с 13-, так и 14-дюймовыми колесами) одинаковы и взаимозаменяемы. Колодки 2110, поставляемые на главный конвейер (индекс ТИИР-240), отличаются от колодок 2108 более стабильными свойствами при нагреве и повышенной износостойкостью. В настоящее время автомобили «Самара», сходящие с конвейера, также комплектуют колодками 2110.



На ГАЗе:

АНАТОЛИЙ ФИЛИППОВ	отдел кузовов (1)
ЕВГЕНИЙ НЕСМЕЛОВ	отдел шасси (2)
ГЕРМАН ТИХОМИРОВ	отдел шасси (3)
ЕВГЕНИЙ ХРИСТИНИН	отдел двигателей (4)
СЕРГЕЙ ГАГУНОВ	расчетно-аналитический отдел (5)



1. Каков срок эксплуатации тента для бортового ГАЗ-3302?

Заводская гарантия на автомобиль – один год – распространяется и на тент. Разумеется, она действительна при соблюдении предписанных условий эксплуатации – в частности, при отсутствии механических повреждений. Реально срок службы тента обычно больше гарантийного.

2. У ГАЗ-31105 при пробеге всего 30 тыс. км стал сильно гудеть задний мост, хотя за наличием смазки я следил, машину не перегружал. В чем же причина?

Заочно определить дефект весьма сложно, но все же советуем проверить затяжку гайки хвостовика и люфты в подшипниках ведущей шестерни. Регулировка главной пары требует высокой квалификации мастера, поэтому лучше обратиться на фирменную СТО. Возможна и такая причина гула, как использование масла, не соответствующего инструкции по эксплуатации, в том числе поддельного.

3. Педаль сцепления «Волги» приходится выжимать с большим усилием. Можно ли облегчить выжим?

Снизить усилие на педали сцепления автомобилей ГАЗ с двигателем ЗМЗ-406 вы сможете, установив сцепление в сборе фирмы Valeo или LuK (см. статью «Сцепившись с «ГАЗом» – «За рулем», 2003, № 3).

4. В Краснодарском крае милиционеры задержали ГАЗ-2410, 1989 г. в., чей номер двигателя совпадает с «Волгой» ГАЗ-3102, 1994 г. в., находящейся в розыске. Возможно ли такое повторение?

Номер двигателя выбит на блоке цилиндров с левой стороны. Он содержит индекс двигателя, его порядковый номер в год выпуска и сам год выпуска. Таким образом, цифры в средней части номера двигателя повторяются из года в год.

5. Встречал ГАЗ-31105 с разными фарами. Сколько сегодня разновидностей фар применяют на этом автомобиле, чем они отличаются?

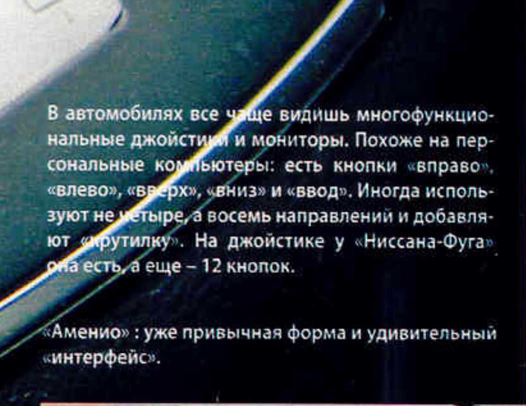
На выпускаемых сегодня ГАЗ-31105 завод устанавливает фары двух производителей: «Аутомотив лайтинг» (Рязань) со стеклянным рассеивателем и ОСВАР (Вязники) – с пластиковым. Кроме того, фары различаются также расположением ламп указателей поворота. По эффективности и местам присоединения фары равноценные, можно даже поставить разные на один автомобиль, если внешний вид машины вас устроит.

УГАДАЙ ЖЕЛАНИЕ

Александр Будкин. Фото автора

Давно говорят: лень – двигатель прогресса. А еще считается, что покупатели обожают все новое, автомобилисты – особенно. Они при первой возможности хвастают машиной перед друзьями, даже в разговоре на отвлеченные вроде бы темы.

Итак, психологи определились с портретом покупателя, маркетологи – придумали, как его привести в автосалон, конструкторам остались... сущие пустяки. Каждое следующее поколение машин должно быть более автоматизированным и электрифицированным – и, конечно, обновлено внешне. Неплохо, чтобы в машине появилась какая-нибудь интересная функция. А лучше – пять новых функций или десять! Чтобы проследить, какими машины станут завтра, адреса точнее, чем выставочный центр в Токио, где уже полвека проводят международный автосалон, – не найти.



В автомобилях все чаще видишь многофункциональные джойстики и мониторы. Похоже на персональные компьютеры: есть кнопки «вправо», «влево», «вверх», «вниз» и «ввод». Иногда используют не четыре, а восемь направлений и добавляют «крутилку». На джойстике у «Ниссана-Фуга» она есть, а еще – 12 кнопок.



«Аменио» : уже привычная форма и удивительный «интерфейс».

ТЫ МЕНЯ ПОНИМАЕШЬ?

Те, кто интересуется компьютерами, давно выучили слово «интерфейс». В последние годы подобные термины из мира электроники бесцеремонно вторгаются в мир автомобильный. Пока мы еще довольствуемся удобной комбинацией приборов, понятным управлением множеством функций. А объект, которым приходится управлять, становится все сложнее – пора говорить о «дружественном интерфейсе». Какой он и куда ведет?

Среди дорогих автомобилей скоро не найти будет версию без монитора и многофункционального джойстика, приема голосовой информации и считывания какого-нибудь кода – электронного ключа, отпечатков пальцев или радужной оболочки глаза. Уже сегодня машины учатся понимать язык жестов и ублажать водителя встроенным в его кресло климат-контролем, массажем, вентиляцией. Автомобили умеют загружать в себя пассажиров-инвалидов и самостоятельно трансформировать салон под любое количество седоков и груза. А еще способны прокладывать кратчайшие маршруты по городу с учетом объезда пробок и автоматически сообщать в службу спасения об аварии.

В «Ниссане-Аменио» есть функции... «просмотр Зем-



Концепту «Ниссан-Пиво» (от английского pivot – поворачиваться) на электрической тяге с литий-ионными батареями не важно, в какую сторону ехать. Кабина вращается на 360 градусов, все колеса управляемые и ведущие. Информация о том, чего хочет водитель, передается по проводам, механических связей нет.

Для достижения идеальной обзорности инженеры «Ниссан» вмонтировали в передние стойки снаружи две камеры, внутри – телевизоры. В «мертвую зону» у такого автомобиля поместится муха, в крайнем случае – шмель, но уж никак не человек. Кстати, еще две камеры на крыше следят за тем, что происходит в непосредственной близости за автомобилем и перед ним.

ли» и «просмотр космоса». Полюбуйтесь, как ваш автомобиль в потоке других смотрится из космоса; а вот на мониторе – созвездия, в направлении которых движется машина! Согласитесь, такой штучкой грех не похвастать перед друзьями. И, вообще, пора привыкнуть: в каждом новом автомобиле непременно найдется система, которая будет доставлять водителю еще больше удобств и удовольствий. Но только при правильной настройке и регулировке. Учите языки!

НЕ ПО ПОНЯТИЯМ

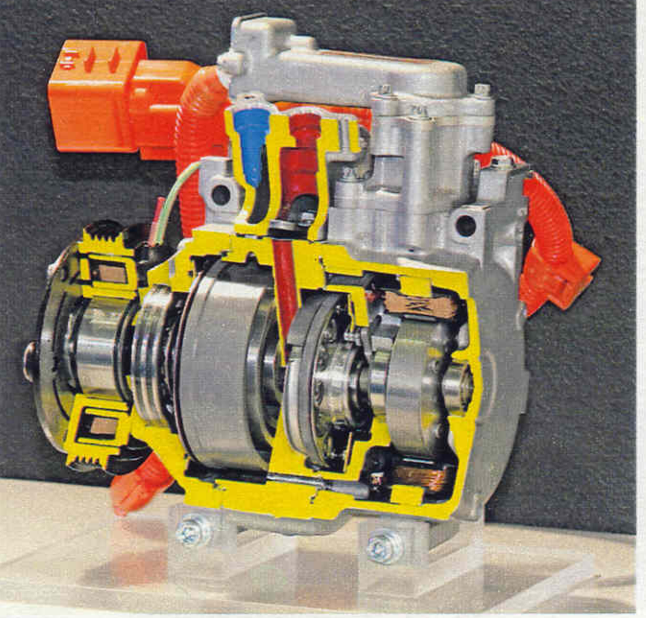
Не важно, сколько лет вы за рулем и как давно читаете автомобильные журналы. Не сомневаюсь, о конструкции автомобиля у вас успело сложиться твердое представление: четыре колеса, от двух до пяти дверей, капот, внутри – приборы и несколько кресел. Выбросите все это из головы! Уже сегодня есть автомобили, у которых если не все, то многое по-другому. Взгляните на «Мазерати-Бердкейдж 75» или «Дайхатсу-Коста». У последней кресла и панель приборов есть, зато нет ни дверей, ни боковых стекол, ни крыши.

Какие еще у нас стереотипы? Скажем, такой: бензиновые двигатели – мощные, но прожорливые, дизели – тяговитые, но тяжелые, гибриды – сделаны ради совсем небольшой экономии топлива. Электромобили? Это такие маленькие машинки, вроде «Оки», которые медленно ползают по городским улицам, зато не портят воздух. Угадал? Все это – неправда!

Начнем с того, что бензиновые моторы с непосредственным впрыском и регулировкой газообмена приближаются по экономичности к дизелям недавнего прошлого. А нынешние легковые ди-

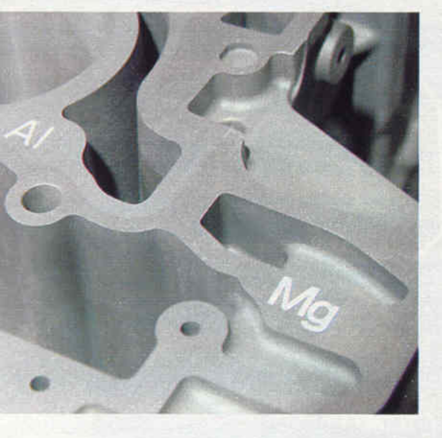


Кресло, помогающее инвалидам сесть в машину, сегодня перестало быть редкостью.



Гибридный компрессор призван минимизировать нагрузку на двигатель. Приводится ремнем от коленчатого вала, при необходимости ему помогает электромотор.

Комбинированный блок цилиндров из алюминия и магния позволил БМВ существенно сократить массу двигателя. Пока это только рядная «шестерка», но на этом фирма вряд ли остановится.





Даже когда все закрыто, «Мазерати-Бердкейдж 75» смотрится необычно. Но если открыть…



…двери и крышка капота – одна деталь. В салоне нет привычных кресел. По сути, вы сидите на полу. Все приборы – на руле.

зели благодаря новым материалам столь серьезно полегчали, что их вновь стали устанавливать… на небольшие самолеты (с появлением реактивной авиации дизели некогда опустились на землю). Гибридные силовые установки сегодня не только экономят топливо: автомобили с ними уже выступают на гонках в группе GT. А электрические машинки способны разгоняться до 270 км/ч. Нет, это – не опечатка!

Инженеры «Мазды» додумались сделать двигатель без стартера. Система Smart Idling Stop по зашитой в нее программе выбирает один из цилиндров и впрыскивает туда порцию топлива. Коленчатый вал проворачивается на небольшой угол в обратном направлении. Этого достаточно, чтобы сжать заряд еще в одном цилиндре и, уже впрыснув топливо туда, пустить мотор.

Дальше – больше… Все те же мотористы «Мазды» к выпестованному ими роторному двигателю добавили рециркуляцию отработавших газов (это еще цветочки!), электрическую часть, превращающую силовую установку в гибридную, и к тому же оснастили мотор непосредственным впрыском водорода! Получился роторный двухтопливный гибрид с рециркуляцией отработавших газов. Звучит!

Продолжили работы над системой управления фазами специалисты «Хонды». Теперь в гамме двигателей появятся моторы типа 3-stage i-VTEC+IMA. У таких двигателей будет три основные настройки механизма газораспределения, отличающихся высотой подъема клапана и временем его открытия.



Вам на пляж? Чтобы не вывалиться из «Дайхатсу-Коста», опустите мощные подлокотники. Какой привод? Конечно же, полный.



равляющий скоростью включения гидравлического сцепления, а также «думающий» задний дифференциал – он меняет в поворотах соотношение моментов на левом и правом колесах. Аналог «Хонды» именуют SH-AWD (Super Handling All Wheel Drive). Здесь примерно те же функции выполняет один агрегат, расположенный на месте заднего дифференциала.

Гоночный RD Sport 408H выступает в японском чемпионате в классе GT. Мощность бензинового мотора – 598 л.с., электрической части – 204 л.с., суммарная – 802 л.с. Максимальный крутящий момент – 930 Н·м.

Необычную силовую установку выдают три оранжевых вывода под толстые провода. Такие контактные элементы есть у всех гибридов.

Старую любовь не забывают инженеры «Субару» – четырехцилиндровый 2-литровый оппозитник. Но с двумя распредвалами в каждой головке, рабочим процессом по циклу Миллера (с внутренним охлаждением заряда) и… правильно, гибридный.

СЛАГАЕМЫЕ

Пока мотористы занимаются своим делом, не сидят сложа руки специалисты по подвескам, трансмиссии и прочим комплектующим. Словно сговорившись, устройства комплексного управления полным приводом со сложным алгоритмом распределения моментов предложили «Мицубиси» и «Хонда». Первая назвала систему S-AWC (Super All Wheel Control), включив в нее активный центральный дифференциал, уп-

Удивили инженеры «Тойоты», создав автомобиль «Файн-Х», способный разворачиваться на месте поворотом всех управляемых колес. А компании «Сузуки» и «Хон-

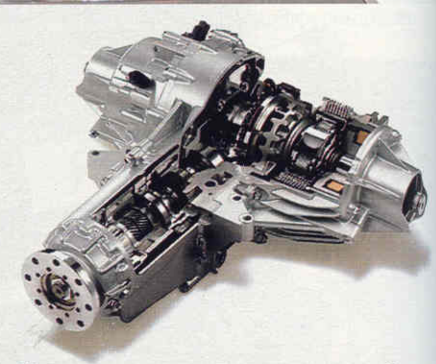
Двухтопливный гибрид с роторным двигателем и системой рециркуляции: «Мазда-Примаси Гидроген RE». Питается бензином, водородом, электричеством. Над задней осью расположили бак высокого давления с водородом. Под сиденьями второго ряда – аккумуляторную батарею и бензобак.

На разрезе видны две форсунки. Одна впрыскивает бензин, другая, в верхней части ротора – водород.

На «Мицубиси-Концепт Х» отрабатывают систему Super All Wheel Control: активные межосевой и межколесный дифференциалы, активное рулевое управление и тормоза.

У «Хонды-Спортс 4» разум трансмиссии собран в одном агрегате на задней оси.





Между передними и задними колесами «Хонды-Спортс 4» возможно распределение момента от 70:30 до 30:70, между правым и левым задними колесами – от 100:0 до 0:100.

да» сделали необычные предложения слабому полу. Первая показала машину, специально созданную для мам (Mom Personal Wagon). Вторая – для леди, обремененных другой заботой – о маленьких милых собачках (W.O.W). А что? Таких едва ли меньше, чем тех, кто любит очень быстро ездить или забираться в непролазную грязь!

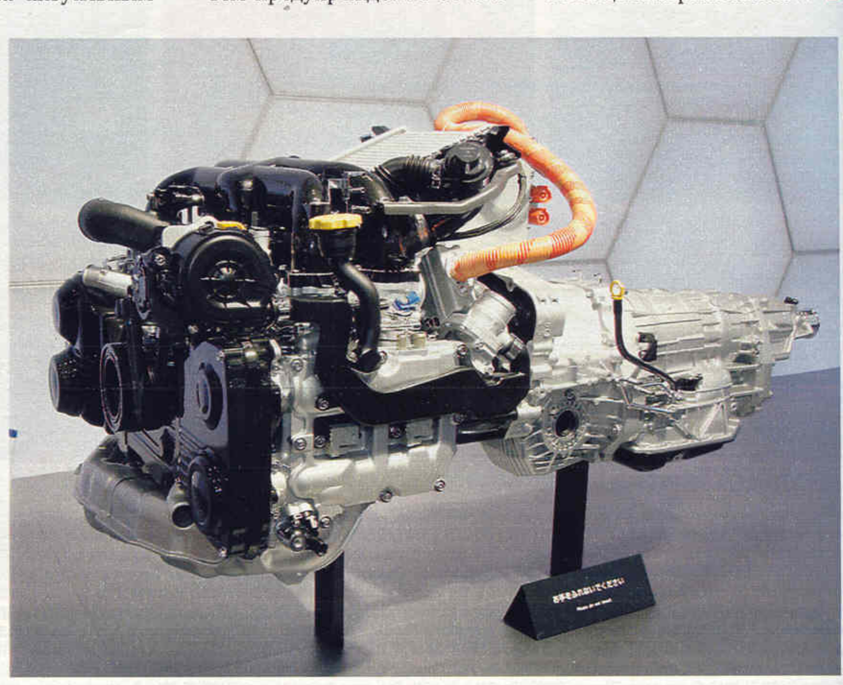
Среди множества экспонатов Токийского салона можно найти и тонированные стекла с функцией солнечных батарей! Для гибридных машин это может стать весьма актуальным – дополнительный источник энергии. А вот и «домашняя энергетическая станция» (Home Energy Station), предназначенная для заправки топливных элементов прямо в гараже.

Полным ходом идет совершенствование радарных систем предупреждения об аварии, в том числе с использованием приборов ночного видения. Фары с отклоняемым на повороте потоком света учат смотреть в разные стороны на перекрестке.

Что вам еще нужно? Об этом уже думают конструкторы и дизайнеры. Конечно, с помощью маркетологов... □



Фирма «Валео» показала кресло не только с подогревом, но и с подводом к нему охлажденного воздуха от кондиционера с последующим распределением. Добавьте автомобиль с соответствующим блоком управления и получите кресло с климат-контролем.



Поклонники «Субару» теперь станут мечтать о 2-литровом оппозитнике с двумя распредвалами, циклом Миллера и электрической частью, добавляющей крутящего момента.

ИЗ МУСОРНОГО – В ТОПЛИВНЫЙ

Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Колодочкин, Юрий Нечетов

Человечество веками бездумно (или безумно!) сжигает в своих топках все подряд – от ископаемой нефти до угля и газа: естественно, при этом оно выбрасывает в атмосферу огромное количество CO_2, слой которого совсем окутал планету, препятствуя излучению избыточного тепла в космос! И планета заболела…

Отказаться от вековых привычек? Давно пора, но что тогда делать с «мерседесами» и «калинами»? Нет, так сразу не получится: нужно умнеть как-то потихоньку. Скажем, для начала прекратить сверлить в Земле



Здесь видно сразу все: и завод, и сырье, и бочки с «Санфьюэлом», и автомобиль, на нем бегающий.

новые дырки и переключиться, например, на растительное и животное сырье, короче, на биомассу. Вот если сжигать эту биомассу, то и нефть перестанем уничтожать, и с углекислым газом порядок наведем: при сгорании будет выделяться лишь тот углекислый газ, который вобрали в себя растения в начале цепочки круговорота веществ под воздействием солнечного света. А потому природный баланс будет сохранен.

Нефтяные короли давно прикинули все «за» и «против» и уже тратят сотни миллионов долларов, чтобы перестать качать нефть из-под земли и гонять туда-сюда танкеры.

САНФЬЮЭЛ

На пальцах новая технология выглядит так: биомассу (и вообще любую органику!) разогревают в специальном реакторе, разрывая при этом длинные органические молекулы на составные части – углерод, водород, кислород. Получающийся газ подвергают обратному процессу – синтезу (SMDS, Shell Middle Distillate Syntesis). В присутствии кобальтового катализатора атомы вновь соединяются в цепочки, но уже такие, из которых и состоит жидкое топливо. В частности, солярка! И не просто солярка, а супердизтопливо без малейших примесей серы и прочей гадости. Таким же образом можно получить и бензин, ноу проблем.

Научно-популярные сказки? А вот и нет: нефтяной монстр «Шелл» совместно с химическим концерном «Хорен» уже вовсю сооружают в немецком Фрейберге завод по производству 15 000 тонн эдакого «выросшего под солнцем» дизтоплива («Санфьюэл») в год! А в 2008-м заработает еще один, как бы это помягче сказать, «дерьмоперегонный» завод, превращающий миллион тонн биомассы в 225 млн. литров «Санфьюэла»! Выход продукции – 180 г из 1 кг. Впечатляет?

4 КОТА НА 100 КМ

В журнале «Бильд» прошла информация о химике, соорудившем установку биосинтеза в собственной квартире. Добренький ученый перегоняет в дизтопливо – нервных просим не читать! – дохлых котов и всяких «шариковых». Эксперимент, честно говоря, попахивает.

Мысли бурлят! Швейцарцы, к примеру, делают ставку на так называемый «компогаз» – метан, полученный в результате брожения с помощью специальной бактериальной закваски. Технология несложная, но ждать приходится долго: закладываешь в ферментатор исходный… гм, продукт, через две недели получаешь 100 кубов газа. На сегодня известны уже 24 таких завода, разбросанных по Швейцарии, Японии (два, кстати, в Киото – на родине небезызвестного Протокола), Австрии, Германии и т.д. Между прочим, полученным компогазом заправляют даже спортивные машины «Ринспид».

ХЛАМИДОМОНАДА И СВИНЕРГЕТИКА

Какими забавными способами можно, оказывается, получать топливо! Сотрудники университетов в Билефельде и Квинсленде вывели новую разновидность хламидомонады – это водоросль такая. Она способна в ходе фотосинтеза накапливать водород, причем в 13 раз больше, нежели дикий предок! В ней



В этом красном высокотемпературном реакторе расщепляются последние остатки органических молекул.



За процессом следит оператор, а управляет SMDS компьютер.





перы из «продукции» находящихся в здании туалетов. Вариантов несколько, от банального сжигания фекалий до утонченного извлечения из них атомов водорода. Шутники тут же предложили измерять добываемую таким образом энергию в «кАловатт-часах» или «кАлокалориях»…

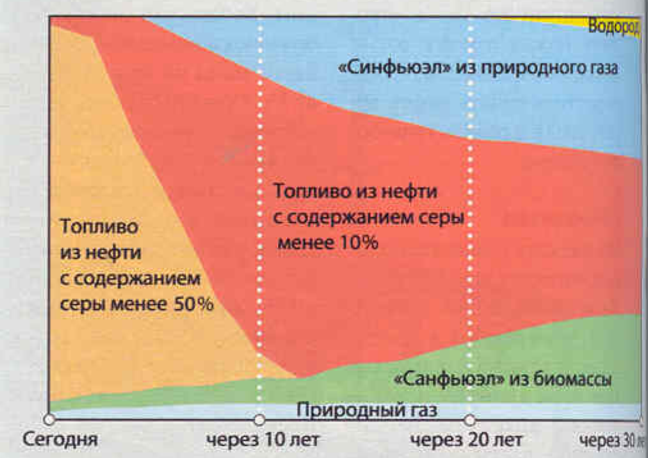
Сжигая дрова в цилиндрах, мы лишь выпускаем на волю ранее оприходованный деревьями углекислый газ.

Так видят аналитики перспективы топливного рынка.

вообще, кроме водорода, ничего практически и нет, его аж 99,8%! И все просто, как велосипед: в замкнутом сосуде «травку» облучают солнечным светом, а за это последующие две недели хламидомонада вырабатывает водород, не выделяя ни грамма CO_2! Потом отмершее растение само становится исходной биомассой для безотходного получения топлива. Скоро первый такой биореактор вступит в строй.

Если хламидомонаду мало кто знает воочию, то свиньям повезло больше, их пятачки знакомы всем. Так вот, на континенте кенгуру и утконосов австралийские фермеры уже освоили технологию переработки свиньего навоза с целью получения электричества!

Забавно, что аналогичный метод на «человеческом» уровне применил Лондонский музей науки – здесь вырабатывают вольты и ам-



«Вольво-S80» уже несколько лет бегает на биогазе, который производят дрожжи и… коровы.

НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Каждый год мы добываем и сжигаем 6,0 млрд. тонн углерода в составе ископаемого топлива – угля, нефти, газа. Еще 1,5 млрд. тонн – в виде древесины и других видов возобновляемого органического топлива. Из этого количества растения перерабатывают 2,5 млрд. тонн, мировой океан – еще 2,0 млрд. тонн. Итого, от деятельности человека ежегодно в атмосфере добавляется 3 млрд. тонн углерода, что увеличивает концентрацию углекислого газа на 0,1%. Именно в этом причина повышения среднегодовых температур, изменения климата во многих регионах, многочисленных природных катаклизмов.

Большинство видов топлива, как традиционных, так и альтернативных, загрязняют атмосферу не только на стадии использования, но и в процессе добычи. Даже электромобилям с нулевым выхлопом нужны электростанции – в том числе и дымящие тепловые. Исключение – возобновляемые биологические виды топлива, которые позволяют замкнуть цикл оборота углерода.



Суммарная эмиссия углекислого газа для различных видов топлива на стадии добычи (серый цвет) и использования (красный).

А где же высокооктановый бензин? Нет проблем: по данным Иллинойсского университета, возможности органического синтеза уже сегодня позволяют довести выход нефти из продуктов «свинской» жизнедеятельности примерно до 50%, если, конечно, американцы не загибают… Еще авторитеты говорят, что качество такой нефти куда лучше отвечает требованиям нефтеперерабатывающих заводов, чем многие сорта природного сырья. Себестоимость – примерно 10 долларов за баррель, чуть ли не на порядок ниже нынешних цен! А установка размером с моторный отсек «Оки» сможет ежедневно выкачивать горючее из стада в две с лишним тысячи хряков…

Помощь российских хрюшек в производстве девяносто второго и дизтоплива пока что не востребована. Предел их карьеры – шашлык на обочине… А ведь разводить свиней куда экологичнее, чем бурить очередную скважину. Тем более что выкачивать оттуда скоро будет нечего. □



НУ, ЗА ЭКОЛОГИЮ!

Один из более аппетитных видов альтернативного топлива, в отличие от описанных рядом, – этиловый спирт. Сгорая в моторах, он образует углекислый газ – 180 г/км, но из этого количества затем опять поглощается растениями 40–135 г/км. Таким образом, суммарная эмиссия может быть снижена вчетверо. Известен опыт Бразилии, где каждая вторая продаваемая машина использует спиртосодержащее топливо из сахарного тростника. Но есть примеры и поближе...

В 1994 году Швеция приняла Программу развития биоэтанолового топлива. Тростник там не растет, зато много лесов, потому этанол делают из древесины. В принципе, моторы могут работать и на чистом спирте, но чтобы не вводить водителей в соблазн и для облегчения холодного пуска добавляют 15% бензина – получается топливо E85. Себестоимость чуть выше обычного бензина, но благодаря государственной дотации его продают раза в полтора дешевле.

В 2001 году к программе присоединился «Форд», который первым вывел на европейский рынок автомобили на биоэтаноле. С тех пор в Швеции продано 15 тыс. спиртовых «фокусов» первого и второго поколения (в 2004-м – 80% всех проданных автомобилей этой модели!), а также «C-max». Заправлять их можно и обычным бензином, так что к биоэтанольным колонкам владелец не привязан. Впрочем, количество станций с топливом E85 в Швеции стремительно растет: в прошлом году их была всего сотня, сейчас 220, а к 2009 году будет 2000 штук – ровно половина!

Есть и другие стимулы для перехода на альтернативное топливо. Во-первых, это никак не отражается на цене машины. Во-вторых, на 20% снижена стоимость страховки и еще на столько же – налог на корпоративный транспорт. В-третьих, в 12 крупных городах владельцы освобождены от платы за парковку – экономия в среднем около 6 тыс. крон или 770 долларов. При таком раскладе через пять лет 30% продаваемых в Швеции автомобилей будут работать на биоэтаноле.

К сожалению, одна страна не в силах заметно повлиять на атмосферу планеты, необходимы общие усилия. А ведь для богатой лесами России программа производства этанола из древесины – то, что доктор прописал. Не спиться бы только... □



Технология двухступенчатого гидролиза позволяет из каждой тонны измельченной целлюлозы вырабатывать 250 л спирта.



Двигатели на биоэтаноле плохо пускаются в мороз ниже –15°С, поэтому машины оснащены электрическими подогревателями.



На «Фокус» устанавливают адаптированный для работы на биоэтаноле бензиновый мотор 1,8 л/ 125 л.с. Программа автоматического управления зажиганием допускает любое соотношение спирта и бензина. Динамика машины вполне соответствует бензиновым показателям.

ПРОТИВ ТЕЧЕНИЯ

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Дизайнерам «Ситроена» в смелости не откажешь! Решения, отработанные в моделях С4 и С6, при создании концепта «Спортлунж» (спортивный салон) стилисты развили, пожалуй, даже с некоторой самоуверенностью.

Огромные, причудливой формы фары (разумеется, светодиодные и «заглядывающие» за поворот), смелые изломы кузовных панелей, широкие хромированные молдинги... Все это – на эффектных колесах с шинами 255/40R20. Да, такой мини-вэн не затеряется даже в самой густой и разномастной автомобильной толпе. На него незазорно поставить эмблему фирмы, которая всегда умела удивлять неординарными стилистическими и конструктивными решениями, плыть против течения. Кстати, и в прямом смысле: аэродинамика «ситроенов», как правило, тоже была на высоте.



Экранчики на руле показывают режим работы трансмиссии. Указатель давления масла и вспомогательный дисплей – в двери.

Концепт-кар Citroen Sportlounge представлен на автосалоне IAA во Франкфурте в 2005 году.

Отсутствие средней стойки и открывающаяся назад дверь облегчают посадку в автомобиль.

Компактный мини-вэн «Ситроен», очевидно, построят на платформе С4, используя актуальные стилистические решения.



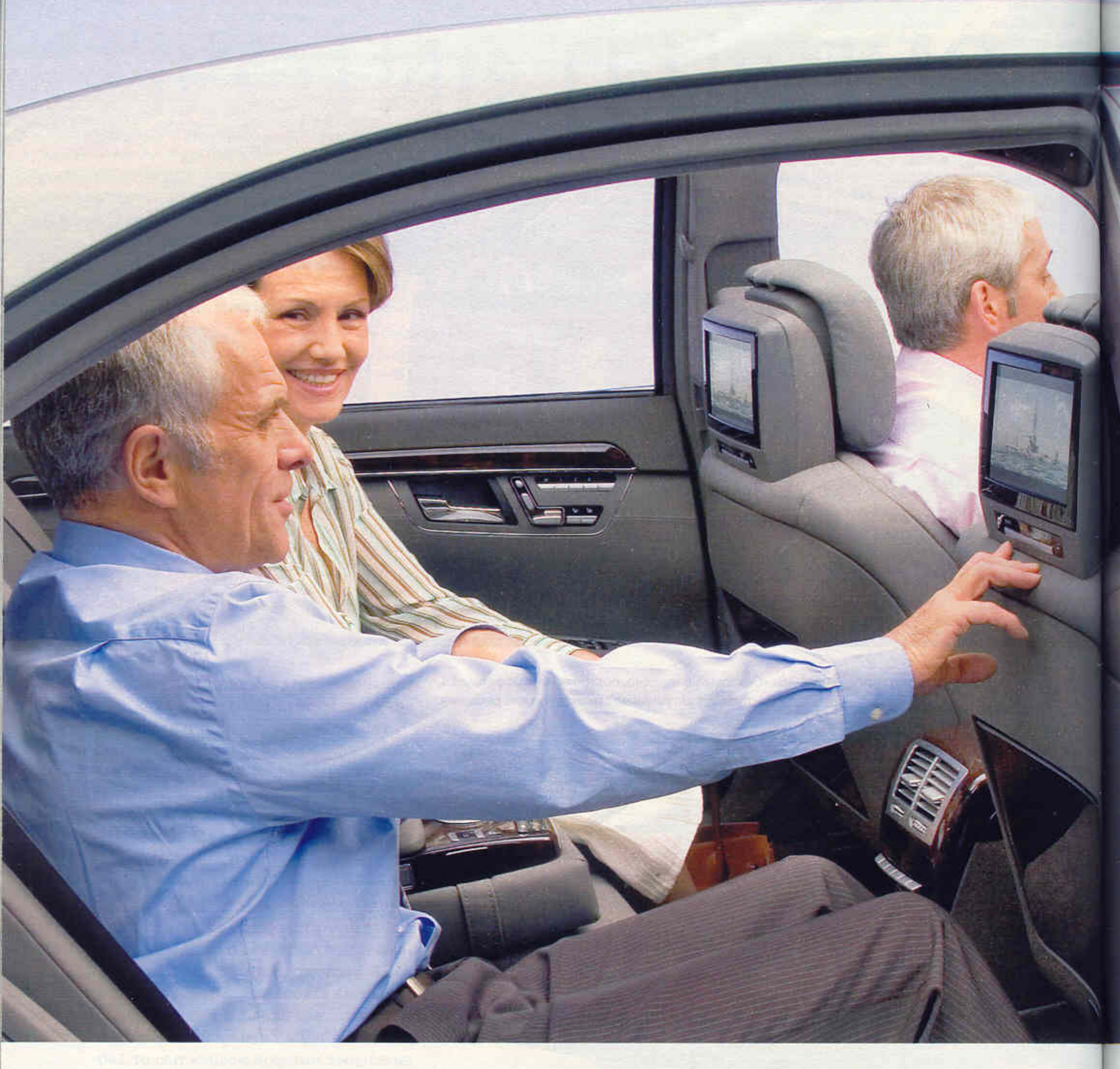
Создатели «Спортлунжа» наверняка вложили много сил, чтобы довести C_x просторного (длина – 4510, база – 2720 мм) четырехместного вэна до 0,26. Конструкторы добивались также, чтобы прижимная сила на передней и задней осях соответствовала скоростным возможностям автомобиля и современным требованиям к управляемости. В частности, сзади, под полом – панель, которую на скорости 90 км/ч сдвигает гидроцилиндр, обеспечивая лучшее сцепление колес с дорогой. А при экстренном замедлении экран будет работать как дополнительный тормоз.

Салон концепта отделан кожей. Огромные окна и прозрачная, разделенная на четыре части крыша не только пропускают много дневного света, но и зрительно увеличивают без того отнюдь не тесный интерьер.

А можно, наоборот, создать интимную обстановку, включая изящные светильники – они разбросаны по всему салону, в том числе в подлокотниках.

Рабочее место водителя украсило бы даже спортивный автомобиль. Консоль панели приборов развернута к шоферу. К его услугам, вопреки современной моде, – дополнительные приборы, в том числе даже масляный манометр. Он, кстати, установлен в... двери. А под ним – вспомогательный дисплей, на который можно вывести информацию мобильного телефона, навигатора или использовать его как экран компьютера. В распоряжении переднего пассажира есть такой же.

Фирма подчеркивает: автомобиль рассчитан на установку бензиновых и дизельных моторов мощностью от 140 до 200 л.с. и шестиступенчатой автоматической коробки передач с возможностью ручного переключения. Это сообщение вполне можно воспринимать как признание: «Ситроен-Спортлунж» – конечно, пройдя путь приспособления к серийному производству – встанет на конвейер, сменив, видимо, мини-вэн «Ксара Пикассо». Когда это случится (быть может, уже осенью 2006 года на автосалоне в Париже?), мы сможем окончательно судить, насколько фирме удалось противостоять ветрам и течениям. □



САЛОН КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА

Максим Сачков

Послушать музыку, посмотреть новый фильм с объемным звуком? А может, напечатать доклад? Все это нетрудно сделать, не выходя из… автомобиля. Конечно, если в нем есть устройства, помогающие работать и отдыхать.

ИМЕЮЩИЙ УШИ – УСЛЫШИТ

Кажется, еще недавно приемник в автомобиле считали щедрым подарком производителя. А сегодня магнитолы с кассетником встречаются разве что в недорогих моделях. Все чаще мы слушаем музыку на компакт-дисках. Чтобы найти любимую песню, достаточно ввести ее номер. И живут диски дольше магнитной ленты – достойно противостоят электромагнитному излучению, постоянным перепадам температур и влажности.

Современная аппаратура читает не только обычные CD, но и диски в компактном цифровом формате MP3. Их основное достоинство – на одной «пластинке» умещаются чуть ни все альбомы любимой группы. А чтобы не менять диск на ходу, специалисты по автомобильным аудиосистемам предлагают чейнджеры, спрятан-

ные, как правило, в багажнике или «бардачке». Перед дальней дорогой его «заправляем» музыкой, а в пути, нажав кнопку, выбираем нужный диск.

Клавиши и ручки аудиосистемы располагают на центральной консоли рядом с дисководом – удобно и логично. Но для пущего комфорта и безопасности их часто дублируют на джойстике (обычно где-то под рулем) или на самом штурвале. В дорогих моделях, оснащенных многофункциональными бортовыми системами, вроде i-Drive (БМВ) или MMI («Ауди»), на панель приборов вынесены только те управляющие кнопки, которые водитель часто использует: включения CD-плейера или радио, регулировку громкости, поиск радиостанций или песен. Второстепенные настройки, вроде параметров сабвуфера или усилителя, заложены в меню – нужно пощелкать джойстиками и кнопками.

ВНИМАНИЕ НА ЭКРАН

В нынешних автомобилях можно не только слушать, но и смотреть. Но заботясь о безопасности, производители не дают включать телевизор в движении. Свежие новости или любимая передача появятся на экране, только если затянут стояночный тормоз.

Телескопические антенны и так называемые штыри, принимающие теле- и радиопрограммы, используют все реже. Они создают дополнительные аэродинамические шумы, становятся жертвами вандалов, портят экстерьер. Одна из альтернатив – антенны, наклеенные на задние стекла. Они улавливают радиоволны, принимают аналоговые и цифровые телеканалы. Кстати, рядом – антенны стандартов GPS и GSM для навигационной системы и телефонов. Усилитель устанавливают поблизости – под полом багажника, в крыле или стойке. Забавно, что у некоторых моделей обогрев заднего стекла включается не по проводам, а тоже по радио. Порой антенны прописываются и на других кузовных деталях. Например, у родстеров, где заднее стекло убирается вместе с крышей, их размещают на бампере.

По телевизору опять нечего смотреть? Вставьте DVD-диск со свеженьким фильмом в проигрыватель, и… пусть весь мир подождет. Пассажиры на задних сиденьях имеют индивидуальные мониторы, выезжающие из-под потолка или встроенные в передние подголовники. Они, конечно же, работают и на ходу.

СО ЗВУКОМ И ШИКОМ

Для дорогих моделей производители автомобилей и аудиоаппаратуры разрабатывают сложные, высококачественные

Дорогая автомобильная аудиоаппаратура, прежде чем ласкать наш слух, проходит изощренные испытания. Один из тестов – проверка усилителя в соляном тумане.




Аудиосистема нового «Мерседес-Бенца S». В центре панели приборов центральный широкополосный динамик, по бокам – высокочастотные. В каждой двери по двухполосной колонке, сзади притаился 600-ваттный усилитель.

стемой с пространственным звуком почувствуют даже непритязательные. Одна загвоздка – стоимость такой аппаратуры с установкой доходит до... 10 тыс. долларов.

МОБИЛЬНЫЙ В МОБИЛЬНОМ

Сотовый телефон перестал быть роскошью. Вероятно, скоро каждый автомобиль уже на заводе будут оснащать средством связи. Основную информацию – собственный номер, имена и телефоны, настройки – хранит SIM-карта. Достаточно извлечь ее из карманного мобильного и вставить в тот, что в машине. Можно и не вынимать из своего телефона SIM-карту, а передать функции мобильника через «Блютуз» стационарному аппарату. Дальше все как обычно: набираете но-

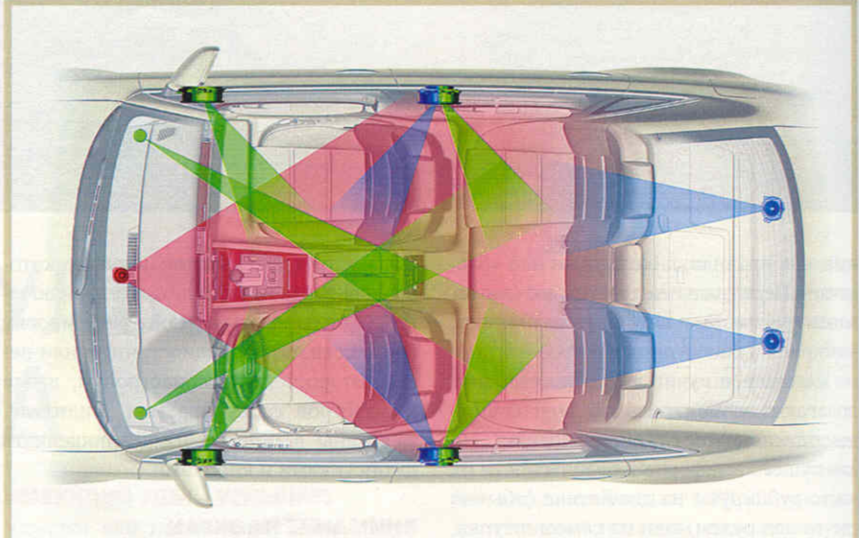

Дисплей аудиосистемы «Динаудио» для нового «Фольксвагена-Пассат». Разумеется, на экран можно вывести и другие «картинки», например меню или карту навигационной системы.


Широкоформатный экран 16:9 позволяет смотреть любые видеофильмы. Помимо штатных аудио- и видеосистем к монитору можно подключить ноутбук или игровую приставку.

музыкальные системы. Из-за индивидуальных особенностей салона – формы, расположения элементов интерьера, отделочных материалов – для каждой модели отдельно подбирают аппаратуру, определяют оптимальные места для динамиков. К слову, последних в «Ауди-А8» или новом «Мерседес-Бенце S» может быть аж 14.

Получить объемный звук в автомобиле намного сложнее, чем, скажем, в комнате. Салон слишком мал по сравнению с концертным залом или собором, где звучит орган. Проблемы создают и форма «филармонии», и расположение пассажиров, вернее – слушателей. Кроме того, устройство обязано бороться с аэродинамическими шумами и шелестом шин, изменяя частоту сигнала и поддерживая высокое качество звука. Кстати, оно реагирует даже на голоса сидящих в салоне.

Разницу между хорошим стерео, которое слушает большинство из нас, и си-


Так распределяется звук элитной аудиосистемы, разработанной «Ауди» вместе с датской фирмой «Бэнг энд Олафсэн». В салоне модели А8 – 14 динамиков, в заднем левом крыле – пара усилителей общей мощностью свыше 1000 Вт.



По желанию клиента помимо стационарного автомобильного телефона установят базовую станцию для карманного мобильника. Можно переключить управление на него или просто оставить на зарядке.



В шикарных авто у обитателей задних диванов собственные дисковод и управление мультимедийной системой, а также гнезда для наушников и других электронных приборов.



Антенны, принимающие и отправляющие сигналы навигационной системы, телефонной станции, радио и телевидения, примеряют уже не только представительские автомобили, но и вполне демократичные модели.

мер на трубке или выносной клавиатуре и беседуете с желанным человеком.

Многие современные устройства позволяют общаться «не прикладая рук». Перед водителем (обычно на потолке рядом с противосолнечными козырьками) установлен микрофон, голос абонента звучит из динамиков. Электроника сама приглушит музыку или удержит звонок, если водитель по каким-либо причинам не может ответить. Автомобильный телефон даже оградит водителя от нежелательного разговора – достаточно пометить в телефонной книжке нелюбимые номера. Принимать звонки, выбирать из записной книжки телефонные номера, регулировать громкость обычно тоже можно, не снимая рук с баранки. На штурвале – соответствующие кнопки. Ну а высший уровень комфорта – общение с системой при помощи голосовых команд. Достаточно назвать фамилию абонента, компьютер найдет его в телефонной книжке и наберет номер. Впрочем, парой слов уже можно перекинуться не только с телефоном, но и с аудиоаппаратурой и навигацией.

Нынче телефонная связь в автомобиле предоставляет и другие услуги. В офис на колесах можно послать факс. Как правило, компактный аппарат прячут в подлокотнике заднего сиденья. Подключить ноутбук к интернету тоже не проблема. Да что там ноутбук! По желанию клиента в салоне появится беспроводная клавиатура, а информация отобразится на мониторах.

Конечно, многие электронные «игрушки» не всем по карману. Как, впрочем, и автомобили, на которые их устанавливают. Но постепенно они становятся доступнее. Ведь развитие электроники проходит быстро и незаметно – примерно как меняются кадры на жидкокристаллическом мониторе. □





Участникам «технологических дней» в Папенбурге продемонстрировали видеоролик испытаний «Трак Паркинг Систем». Водитель совершал немыслимые маневры, не выглядывая из кабины и не трогая руля и педалей.





КАТЕГОРИЮ «Е» ОТМЕНЯТ?

К обладателям прав с открытой категорией «Е» отношение всегда почтительное. Стоит лишь посмотреть, как ловко профессионал-дальнобойщик загоняет автопоезд в узкий двор, да еще задним ходом! Но разработчики грузовых автомобилей концерна «Даймлер-Крайслер» уверены: в недалеком будущем никаких особых навыков для такой работы не потребуется. И уже демонстрируют опытные образцы «Трак Паркинг Систем».

Это устройство способно в интерактивном режиме подсказать водителю, куда, собственно, устремится хвост его состава при данном положении руля. Впрочем, баранка тут ни при чем: маневрируя, водитель манипулирует джойстиком на подлокотнике кресла. При этом «шеф» смотрит на цветной монитор заднего вида; здесь, помимо картинки, появляются линии – расчетная траектория прицепа или полуприцепа при данном положении управляющей рукоятки. Так что можно сначала прицелиться и лишь потом, подвинув джойстик назад или вперед, осторожно тронуть автопоезд... Он не сможет разогнаться выше скорости пешехода, так что опасные коллизии практически исключены.

А как быть со сцепкой-расцепкой автопоездов? На все про все нужна лишь одна кнопка, а процедура чем-то напоминает выпуск шасси самолета. Только здесь выдвигаются опорные катки полуприцепа, а зеленая лампа сигнализирует об успешной блокировке сцепного устройства тягача. Более того, автоматика соединяет электрокабели и пневматические магистрали.

ПО МАНОВЕНИЮ ПАЛЬЦА

Управлять внутрисалонными световыми приборами (в современном автомобиле хватает самых разных плафонов) можно и традиционными кнопочками-рычажками, и отдавая приказы голосом. А вот фирма «Хелла» намерена внедрить с 2006 года еще один способ, который превратит ваш палец в волшебную палочку. Надо, например, зажечь подсветку для чтения – проведите рукой близ нужного фонаря. По мере приближения он начнет светиться, показывая, что ваш палец на верном пути. Начинается что-то вроде игры в «холодно-горячо». В конце концов, даже ребенок поймет, где заветная точка с сенсором, ответственным за включение нужной лампы.

Новые «датчики пальца» – назовем их так – работают либо на оптическом, либо на емкостном принципе. В первом случае луч инфракрасного светодиода, в обычных условиях рассеивающийся по салону, отражается от приближающейся руки и попадает на фотоприемник. Дальнейшее – дело техники. Поскольку излучение каждого светодиода модулировано своей частотой, фотоприемник не отреагирует ни на посторонний свет, ни на отраженный луч от другого датчика.

Емкостной сенсор чувствует изменение емкости между обкладками микроконденсатора, когда к ним приближается палец. В этом случае невозможно закрыть рукой излучатель (как в предыдущем) – такой датчик удобен, например, в перчаточном ящике.


Оптический сенсор подразумевает, что покрытие над ним проницаемо для инфракрасного света.


Емкостной датчик работает лишь на малых дистанциях.


В отсутствие водителя девушке не пришлось долго искать выключатель…

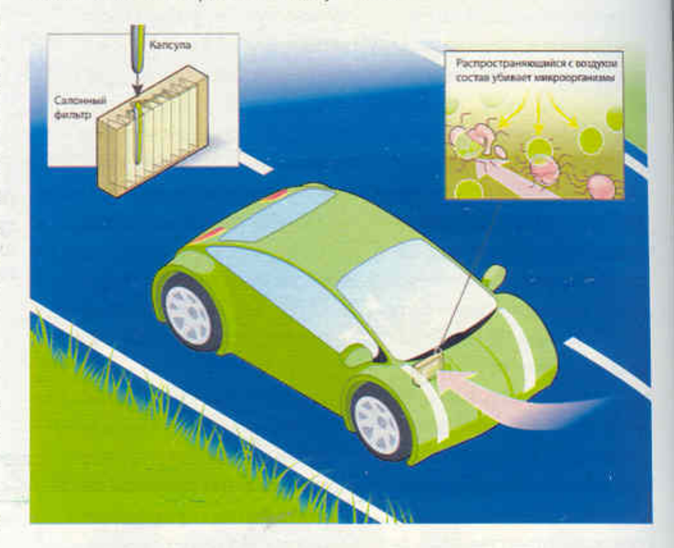
ГРИПП НЕ ПРОЙДЕТ!

Фирма «Валео» предлагает дышать в автомобиле стерильным воздухом. Нужно лишь дополнить штатный салонный фильтр климатической установки новинкой по имени «Био Клип». Сам фильтр менять не потребуется – капсула «пристегивается» к его гармошке подобно колпачку от авторучки.

Внутри – вещество, состав которого и есть ноу-хау фирмы. Как утверждает «Валео», в воздухе, прошедшем рядом с капсулой, не остается микробов, в том числе бактерий, вызывающих неприятный запах. Состава внутри капсулы должно хватить на год – достаточно, чтобы пережить любую эпидемию.

Для оснащения новых автомобилей «Валео» предложила и другие разработки. Например, микрочастицы пыли и сажи заряжаются генератором коронного разряда и оседают на электростатическом фильтре; вместо антибактериального вещества (которое когда-нибудь, но израсходуется) используют ультрафиолетовый облучатель (как в операционных). Причем его невидимый свет не только убивает микроорганизмы, но и регенерирует фильтр из активного угля и диоксида титана. Благодаря этому последний служит минимум пять лет.

С неприятным запахом при включении кондиционера борется специальный лак, которым покрывают испаритель. И, наконец, «Плазмакластер Ион» – то бишь ионизатор, известный у нас как люстра Чижевского, снабжает седоков не просто чистым, а свежим «горным» воздухом. И... плевать на чадящие рядом «керосинки» преклонных лет.



Так работает «Био Клип», сохраняя ваше здоровье.

ХИРОСИМА ЗА ЭКОЛОГИЮ

Это, пожалуй, символично: в городе, перенесшем сильнейшее радиоактивное загрязнение, освоили новую технологию грунтовки автомобильных кузовов, отличающуюся особой экологичностью. На «Мазде» ревностно блюдут чистоту окружающей среды.

Разработанный в сотрудничестве с «Ниппон Пэйнт компани» процесс e-coating представляет собой грунтование погружением в ванну, причем на металлические детали подается электрический потенциал. Это притягивает частицы грунта к металлу – создается более прочное покрытие. Метод электрофореза давно известен и повсеместно применяется, но он не лишен недостатков: грунт ложится избыточно толстым слоем на внешние поверхности и слишком тонким (а то и с пропусками) на внутренние. Причина – в распределении электрического поля, которое зависит от электропроводности жидкости (в нашем случае – грунта).

В ходе исследований специалисты «Ниппон Пэйнт компани» обнаружили, что если поднять электрическое сопротивление краски, то картина электрического поля претерпит нужные изменения и грунт равномерно покроет деталь и снаружи, и внутри. Такой состав разработан и к концу 2005 года будет внедрен на всех заводах фирмы «Мазда» в Японии, а на головном, в Хиросиме кузова уже грунтуют по-новому.

Кроме очевидного преимущества в качестве антикоррозионной защиты внутренних полостей, новая технология имеет и другие плюсы:

– выбросы летучих органических соединений по Японии уменьшатся вдвое или на 32 т в год;

– выбросы CO_2 снизятся на 8,8 т в год (вспомним о Киотском протоколе);

– расход грунта уменьшается на 10%;

– уменьшается также потребляемая электрическая мощность.



Можно быть уверенным, что ржавчина в эти кузова не пройдет ни снаружи, ни изнутри.

ШЛАНГ, ОТРЯХНИСЬ!

Все современные моторы имеют закрытую систему вентиляции картера. Ведь газы, прорывающиеся мимо поршневых колец, содержат мельчайшие капли масла и частицы сажи. Поэтому их направляют во впускной тракт, чтобы дожечь в цилиндре. Все просто и надежно, пока вентиляционный шланг не закупорится.

Например, зимой он обмерзает изнутри, и образовавшийся лед перекрывает путь газам. Частые и короткие поездки, типичные для современных городских условий, создают условия для конденсации влаги в картере, которая испаряется и может замерзнуть в холодном из-за разрежения участке вблизи впускного коллектора. Давление в картере нарастает, масло выдавливается через уплотнение контрольного щупа… Можно поставить электроподогреватель, но он недешев.

Фирма «Манн и Хюммель» (Mann+Hummel) нашла решение, подкупающее простотой и изяществом. Образующийся лед решили не растапливать, а… стряхивать. Для этого в «мерзнущий» участок полиамидной трубки вставили эластичный шланг с небольшим отверстием, через которое воздух может пройти между шлангом и трубкой. Поскольку во впускном тракте всегда есть колебания давления, стенки шланга начинают пульсировать. Отверстие служит для выравнивания давления и подобрано так, чтобы пульсации усиливались. Конечно же, лед на постоянно изгибающихся стенках не удерживается, а его кристаллы сразу улетают во впускной трубопровод.

Изящно, не правда ли? И не нужны ни медная трубка, ни нагревательный элемент, ни провода к нему. А подмерзшая, было, репутация известного автопроизводителя была спасена.

Чтобы не дать влаге замерзнуть, у входа во впускной коллектор устанавливали подогреватель довольно сложной конструкции.

Шланг из эластомера «сам собой» постоянно пульсирует, стряхивая кристаллы льда в самом зародыше.



На машинах, разработанных лет пять и более тому назад, для очистки стекол от влаги включите кондиционер нажатием кнопки A/C (Air Condition) и направьте поток воздуха на стекла или на стекла и в ноги. (Кстати, не забудьте включить вентилятор отопителя!) Отрегулируйте температуру воздуха соответствующей ручкой или движком.

Если автомобиль более современный, то кондиционер (климатическая установка) запустится сам, как только вы направите поток воздуха на стекла и включите вентилятор. Тут уже кнопка A/C понадобится для принудительного выключения агрегата, если захотите сэкономить бензин.

ЗАЧЕМ КОНДИЦИОНЕР ЗИМОЙ?

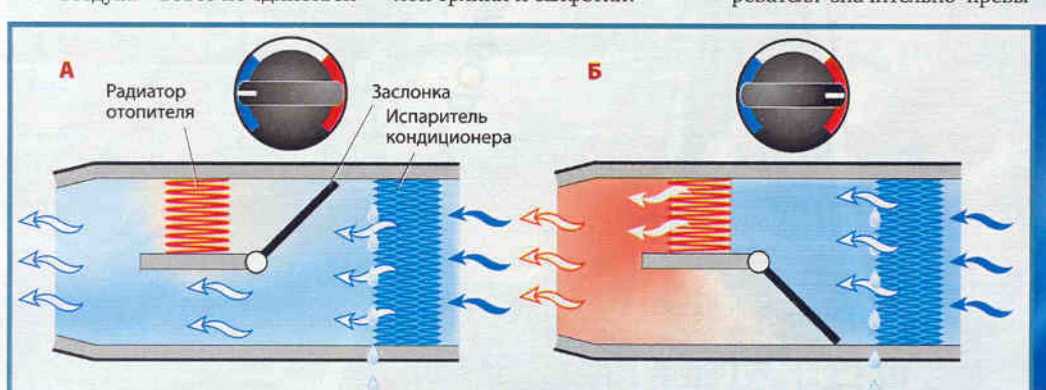
Алексей Воробьев-Обухов

Сегодня кондиционер в автомобиле уже никого не удивляет – этот полезный агрегат ставят даже на таких малышей, как «Дэу-Матиз». Но особо экономные покупатели, выбирая комплектацию своего будущего «извозчика», рассуждают примерно так: «Ну хорошо, летом, в жару приятнее. Но весной-осенью-зимой это выброшенные деньги»... Какое заблуждение!

На самом деле охлаждение воздуха – вовсе не единственная функция кондиционера. Воздух, проходя через холодный испаритель, оставляет на нем почти всю влагу. Она-то и стекает потом по трубочке под машину. (Не стоит беспокоить экологов – течет не ядовитый антифриз, а дистиллированная вода.) Получившийся обезвоженный воздух жадно впитывает влагу и, если направить поток на запотевшие стекла, довольно быстро сделает их прозрачными. Долой тряпки и салфетки!

В межсезонье и зимой, однако, и без кондиционера в салоне не жарко. Не придется ли ради чистых стекол надевать теплую шубу? На это у вас есть регулятор температуры, обозначенный синим и красным секторами. Он связан с заслонкой (см. рис.), которая направляет холодный и сухой воздух либо прямо в салон (летом), либо через радиатор печки (в остальное время года). Тепловая мощность обогревателя значительно превышает охлаждающие возможности кондиционера, так что вы, конечно, не замерзнете.

Включать кондиционер в отопительный сезон полезно и для него самого. Из-за длительного бездействия высыхают уплотняющие сальники компрессора и может начаться утечка хладагента. Заливка каких-то 80 г влетает в копеечку (обычно долларов 50–60). Запустив агрегат, вы автоматически смажете манжеты и заметно увеличите межсервисный интервал. Не надо бояться испортить дорогое устройство – при опасных для него низких температурах сработает защита и кондиционер просто не включится. □



Кондиционер летом (А) и зимой (Б). Забортный воздух всегда проходит через испаритель кондиционера, а вот к радиатору отопителя попадает по необходимости. Всем управляет воздушная заслонка и... никаких там краников для «Тосола»!

Кондиционер убережет вас от такого, например, вида через стекло.

Новое имя популярного бренда.

Термостаты "Автоприбор" будут выпускаться под маркой ПРАМО

С момента своего появления на отечественном рынке автозапчастей комплектующие марки ПРАМО прочно заслужили репутацию надежных, качественных и долговечных изделий. Именно поэтому в наши дни изделия Концерна ПРАМО стали обязательным пунктом ассортимента большинства российских автомагазинов. Не первый десяток лет предприятия, входящие в Концерн ПРАМО, поставляют свою продукцию как на вторичный рынок, так и на комплектацию всем российским автосборочным и моторным заводам. В состав холдинга входят шесть предприятий: ОАО "Элтра", ОАО "Элтра-Термо" (г. Ржев), ОАО "АТЭ-1" (г. Москва), ОАО "Лихославльский радиаторный завод", ОАО "Ставровский завод АТО" и ООО "ТермоСтАТО" (п. Ставрово). Потребителям предлагается широкая гамма автомобильной электро- и теплотехники: генераторы, стартеры, радиаторы водяного охлаждения, отопители, термостаты, предпусковые подогреватели, свечи накаливания, а также компоненты систем стеклоочистки для всех отечественных грузовых и легковых автомобилей.

Производство автомобильных термостатов является одним из основных производственных направлений Концерна ПРАМО. С середины 50-х годов прошлого столетия Ставровский завод АТО выпускает эти изделия как для легковых, так и для грузовых автомобилей, а также для автобусов и тракторов. Стремясь занять лидирующее положение на данном сегменте рынка, Концерн приобрел в 2004 году оборудование по производству термостатов на владимирском предприятии "Автоприбор". Таким образом, на заводах Концерна - ОАО "Ставровский завод АТО" и ООО "ТермоСтАТО" (правоприемник завода "Автоприбор" по выпуску термостатов) было сконцентрировано более 90% общего, по стране, объема производства термостатов.

После приобретения производства была проведена серьезная работа по усовершенствованию его технологии, в которой непосредственное участие принимали представители поставщика автоматизированной линии - специалисты немецкой фирмы "BEHR THERMOT TRONIK" - мирового лидера в производстве данного вида продукции. Благодаря этим изменениям предприятие сегодня производит продукцию мирового уровня.

Сегодня заводы Концерна оснащены уникальными линиями непрерывного технологического цикла, обеспечивающими многоуровневый контроль над качеством выпускаемой продукции. Термостаты изготавливаются с использованием импортных комплектующих.

В 2005 году менеджмент Концерна принял решение о выводе на вторичный рынок торговой марки ПРАМО, под которой с начала 2005 года выпускаются лицензионные генераторы ржевского завода "Элтра". Следующим этапом становления нового бренда стала смена названия термостатов "Автоприбор", которые, начиная с января 2006 года, будут выпускаться на предприятиях Концерна под именем ПРАМО. Торговая марка ПРАМО соответствует новому уровню качества продукции производителя -лидера.

Не менее важной задачей, стоящей перед Концерном, является борьба с контрафактом. В последнее время появились поддельные термостаты в старой упаковке завода "Автоприбор". **ВНИМАНИЕ!** Эти некачественные изделия, преимущественно китайского производства, могут стать причиной выхода из строя системы охлаждения вашего автомобиля. Теперь не ошибиться в выборе термостата станет значительно проще - упаковка комплектующих будет соответствовать фирменному стилю ПРАМО и будет выполнена в корпоративных цветах Концерна.

А. Аронов



ЧЕТЫРЕ ИЗМЕРЕНИЯ СЕБАСТЬЕНА ЛОЭБА

Петр Меньших. Фото: Владимир Соловьев

– Мсье Лоэб, не могли бы вы расписаться вот здесь, на первой странице журнала? – Себастьен берет мою авторучку в левую руку и описывает ею такую дугу, как будто крутит рулем влево. А после паузы «шариком» пишет свое имя в виде почти идеальной прямой, раскручивая в конце левый и правый поворот. Пытаюсь еще раз получше рассмотреть рисунок на красной ситроеновской бейсболке. Это «злой хронограф» – талисман Лоэба. Пока мы говорили о боковых и продольных ускорениях, подъемах и спусках, о чувстве времени, он внимательно слушал. Уж кто-кто, а он-то лучше всех знает все четыре измерения Себастьена Лоэба.





С. Лоэб уже рассчитал угол поворота и выстраивает схему его прохождения.

– Где вы острее чувствуете время: вот так, в обычном кресле или за рулем Xsara WR?

– Конечно, время лучше ощущаешь за рулем раллийной машины. Другое дело, насколько его приятно там проводить. Мне, например, очень нравится бывать в компании друзей…

– Вы, я знаю, умеете безошибочно считать углы поворота. А как рассчитываете скорость?

– Я определяю угол поворота, после чего в голове выстраивается схема действий, включая и скорость. Как это происходит, объяснить сложно, многое строится на собственных ощущениях.

– Какова была максимальная скорость вашей Xsara WRC на гонках? Хотелось бы услышать не просто о показаниях спидометра, а о ваших ощущениях при этом.

– По спидометру наибольшие скорости развиваешь на таких ралли, как «Швеция», где цифры доходят до 220 км/ч. Но когда ты в машине, всегда кажется, что едешь не так быстро.

– Скорость для вас понятие реальное или абстрактное?

– Конечно, реальное. Причем у меня оно напрямую связано с кривизной конкретного поворота. Скорость можно условно считать высокой или не очень, но для данного виража она совершенно определенная и другой быть не может.

– Представим: скорость высокая и движение управляемое. Где вы чувствуете в большей степени связь между вами и автомобилем: на руле, педали тормоза или газа?

– На сиденье! Именно кресло передает мне информацию о малейшем изменении в поведении машины, о боковых и продольных ускорениях. Ну а более точно – даже не сиденье, а находящееся в нем мое тело.

– Какая у вас посадка за рулем – вертикальная или с наклоном назад?

– С небольшим наклоном назад.

– В свое время я, как, наверное, и вы, занимался спортивной гимнастикой. И помню, как много времени тогда уделяли «чувству вертикали». Когда вы за рулем, не возникают ассоциации с гимнастическими понятиями?

– Гимнастика, считаю, мне помогла в том, что касается равновесия, научила выносливости, чувству пространства.

– Вопрос от российских гонщиков. Как вы проходите поворот?

– На асфальте – без заноса, на самой границе потери сцепления с дорогой. На грунте – с заносом, не слишком сильным. С таким, при котором не пришлось бы выкручивать руль в обратную сторону для стабилизации движения.

– В интервью журналу чемпион мира 2003 года Петер Сольберг сказал: чтобы быть лучшим, нужно быть безупречным во всем. Ваше трио – Лоэб, штурман Элена и автомобиль Xsara WRC безупречно?

– В этом году да, безупречно. Но к тому, что сказал Сольберг, я добавил бы еще и шины – именно они осуществляют связь между автомобилем и дорогой. В этом году нам с ними очень повезло.

– Но все же есть еще над чем работать?

– Работать надо постоянно над всем, что повышает твой потенциал. Малей-



Безупречное трио: Лоэб, штурман Элена, Xsara WRC. А еще и шины…

Xsara WRC прекрасно приспособлен для ралли – это мнение всей команды.



Два двукратных чемпиона мира: Гронхольм – слева (2000, 2002 гг.), Лоэб (2004, 2005 гг.).



За минуту до старта на 4-м спецучастке ралли Каталонии.

шая остановка ведет к тому, что конкуренты начинают тебя опережать.

– Завтра у вас гонка, и перед глазами, наверно, уже зрители по краям дорог, пыль, бешеная скорость… Вечером перед сном не потянетесь к снотворному?

– Никогда не пользуюсь фармакологическими средствами – благополучно засыпаю сам. Исключение разве страны с большой разницей в часовых поясах, например ралли в Японии.

– Есть ли у вас этакая внутренняя кнопка «старт-стоп» и, если да, где она находится: в голове, мышцах или под сердцем, где солнечное сплетение?

– Кнопки у меня нет. Но мне прекрасно удается управлять собой. Концентрироваться перед выездом на спецучасток, расслабляться во время коротких перерывов между этапами.

– Что вы едите в день соревнований?

– Кукурузные хлопья, фрукты, пью много кофе. Даже очень много.

– В России есть примета: перед серьезным делом не возвращаться домой, если ты что-то оставил. Например, если вы в день гонки, выходя, забудете вашу кепку? Вернетесь?

– Нет, просто попрошу Мари-Пьер Росси (пресс-атташе), чтобы она мне выдала другую. Хорошо, что у нас нет таких примет. Представляю, что могло быть, если бы Элена, уходя, забыл свой штурманский дневник!

– После первой победы у вас не появился какой-нибудь талисман, который всегда с вами во время гонки?

– Талисман появился еще до моей первой победы. Это давний рисунок моего друга. У него есть даже имя – «злой хронограф». На рисунке – старый стрелочный прибор. Он со мной во всех соревнованиях. Так он выглядит… *(показывает).*

– Читая о вас, я понял, что ни вначале, ни потом вы не пользовались услугами тренера.

– Нет, никогда.

– А автомобиль вас чему-то учил? Можно его в какой-то мере считать вашим тренером?

– В общем-то, да. Точнее, мою страсть к автомобилям.

– Они вам что-то подсказывают?

– Подсказывать-то подсказывают (вот-вот здесь что-то сломается), но, как правило, слишком поздно, и уже ничего не изменишь.

– Вы говорите о вашей страсти к автомобилям. Какие из них любите больше?

– Конечно, спортивные. Но для жизни нужны другие – с просторными салонами и емким багажником. Если здесь в Испании по побережью прокатиться, я выбрал бы «Феррари», а чтобы поехать на другой конец Франции – «Ситроен-C5».

– Ваш Xsara WRC – автомобиль уникальный: пережил своего конвейерного собрата и продолжает оставаться в строю. В чем его феномен? Почему он так долго живет – только потому, что на нем выигрывает Лоэб, или не только?

– Время этого автомобиля еще не прошло. Он рожден и прекрасно приспособлен для ралли. Это не только мое мнение. В отличие от других машин в чемпионате, он более что ли собранный – у него ниже центр тяжести. Можно сказать, он лучше других по всем параметрам.

– Недавно я встречался с главой «Ситроена» г-ном Сатинэ и спросил его: неужели он отпускает Лоэба на свободу? Как это возможно?

– Вчера официально объявили о том, что в следующем сезоне я буду выступать за частную команду на Xsara WRC, а в 2007-м вернусь в «Ситроен» на C4WRC.

– Вы не боитесь проиграть чемпионат в составе частной команды?

– Какой бы она ни была – риск проиграть есть всегда, как, впрочем, и шанс выиграть. Я буду выступать на автомобиле, который знаю очень хорошо, и это поднимает мои шансы.

– Доктор Винтеркорн, глава «Ауди», очень гордится успехами марки в чемпионатах по ралли, но в то же время не хочет, чтобы риск, связанный с гибелью людей, как-то ассоциировался с именем фирмы. Поэтому «Ауди» не участвует в ралли. Вы могли бы сказать что-то в защиту ралли?

– Увы, бывает всякое. Недавняя гибель штурмана у пилота Маркко Мартина из команды «Пежо» еще раз напомнила об этом. Но сделан огромный шаг для большой безопасности зрителей. Над местом гонок постоянно кружат вертолеты, и соревнования прекратят в любой момент, если возникнет опасность. Усиленные меры принимают, чтобы не допускать появления случайных лиц и предметов на трассе.

– И последний вопрос. Не могли бы вы хотя бы теоретически пообещать приехать в Россию на Гонку звезд «За рулем»?

– Не уверен. Посмотрите, как расписан мой годовой план. Я и дома-то не бываю. Ну а теоретически – согласен!

– Желаем успехов в гонке. Здесь на ралли Каталонии мы болеем за вас.

P. S. На обратной дороге в самолете читаем в местной газете отчет о победе Лоэба на испанском этапе уже в ранге двукратного чемпиона мира. За день до окончания гонок сошли с дистанции главные конкуренты – П. Сольберг («Субару») и М. Гронхольм («Пежо»). Уже в субботу Лоэб мог праздновать победу, но в воскресенье медленнее не поехал: «При чрезмерном замедлении подвергаешься другим рискам, которые возникают при работе механизмов в режимах, на которые они не рассчитаны. Нарушение этого равновесия таит в себе угрозу».

Я же могу только догадываться, о каком равновесии говорит чемпион мира. Это длина, ширина, высота и время, рассчитанное в голове, покрытой кепкой со «злым хронографом». □



Лоэб и Дюваль (справа) принесли победу «Ситроену» в Кубке конструкторов.



«В день соревнований пью много кофе. Даже очень много».



Чемпионский титул он обещает «обмыть»… «Водка!»



ПРОТИВ ЛОГИКИ

Сергей Зиновьев

Сезон, начавшийся с победы Джанкарло Физикеллы, завершился полным триумфом его одноклубника Фернандо Алонсо и команды «Рено». Год назад никто не взялся бы предположить ничего подобного! «Феррари» выглядела неуязвимой (15 побед в 18 предыдущих гонках!), а «Рено» вовсе не казалась командой, готовой всех разгромить. Скорее, наоборот: к соперникам ушли из нее выдающийся конструктор Майк Гаскойн и сильный пилот, признанный эксперт по квалификациям Ярно Трулли…

Но сезон вообще получился какой-то нескладный, полный нестыковок и нарушений закономерностей. Самые большие бюджеты («Тойота», «Феррари») не воплотились в адекватные результаты. Самая быстрая машина – «Мак-Ларен» – выиграла больше половины гонок, но не взяла ни одного титула. Самый ценный с коммерческой точки зрения Гран-при США стал оскорбительным для чувств болельщиков.

Еще одна из загадок сезона – и ответ на нее вряд ли найдут – провал одного из поставщиков шин, «Бриджстоуна». Вспомним 2004 год: тогда французские «Мишлен» худо-бедно преуспевали лишь в жаркую погоду. Ныне они превосходили японскую продукцию везде и всюду, в любых условиях! «Бриджстоун» уверял, что трудится не покладая рук и вот-вот устранит отставание, но не приблизился к «Мишлену» ни на шаг. Как, по логике, должны вести себя команды, выбирая шины на следующий чемпионат? Правильно – постараться заключить контракты с победителем. Как они поступили на самом деле? Часть клиентов «Мишлена» переметнулась к «Бриджстоуну»! Словно есть какое-то тайное расписание, чья очередь побеждать…

Волей-неволей призадумаешься: кризис у «Феррари» был случайный или «плановый»? Зрительский интерес к формуле 1 неуклонно снижался начиная с 2000 года и достиг минимума в сезоне-2004 – падали телевизионные рейтинги, пустели трибуны. Главные игроки, от которых прямо

ИТОГИ

Пилоты:	Команды:
1. Ф. Алонсо – 133;	1. «Рено» – 191;
2. К. Райкконен – 112;	2. «Мак-Ларен» – 182;
3. М. Шумахер – 62;	3. «Феррари» – 100;
4. Х.-П. Монтоя – 60;	4. «Тойота» – 88;
5. Дж. Физикелла – 58;	5. «Вильямс» – 66;
6. Р. Шумахер – 45;	6. BAR – 38;
7. Я. Трулли – 43;	7. «Ред Булл» – 34;
8. Р. Баррикелло – 38;	8. «Заубер» – 20;
9. Дж. Баттон – 37;	9. «Джордан» – 12;
10. М. Уэббер – 36.	10. «Минарди» – 7.

зависит благополучие чемпионата мира, потребовали тогда повысить их долю прибыли и угрожали альтернативным чемпионатом. Казалось, формула 1, раздираемая внутренними противоречиями, движется к краху. Как вдруг потянулись в нее крупные финансовые силы: «Ред Булл» вдобавок к «Ягуару» приобрел «Минарди» (факт небывалый – две команды в руках одного владельца!), БМВ обрела собственную команду на базе «Заубера», «Мидланд» купил «Джордан», «Хонда» заполучила контрольный пакет акций BAR! Таких всплесков деловой активности в формуле 1 не было за всю ее историю. И все меньше остается сомнений, что какие-то команды не подпишут новый «Договор согласия» – главный нормативный документ чемпионата мира, определяющий его спортивную и коммерческую политику.

Как сложится сезон-2006? Скорее всего, еще более нелогично. Думается, командовать парадом будут новые моторы: переход с конфигурации V10 на V8 ожидается нелегкий. Пожалуй, только у «Косворта» (он будет работать, в частности, с «Вильямсом») есть навыки постройки таких двигателей – правда, большего рабочего объема. Все же остальные начали с нуля, и неизвестно, что у них получится. Следом за двигателями придется переделать трансмиссию, подвеску и аэродинамику – революция вместо привычной эволюции!

Такой подход к постройке машин всегда чреват ошибками, которые можно исправить только в следующей модификации. Так что расстановка сил не прояснится, наверное, даже на зимних тестах. Но вполне определенно можно предположить, что «Бриджстоун» не останется заведомо проигрышным вариантом, а шансов отстоять титулы у «Рено» и Фернандо Алонсо будет совсем немного.

В календаре-2006 прежние 19 Гран-при. А вот претендентов на победу, пожалуй, прибавилось: в круг фаворитов обоснованно попадают семь команд из десяти.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ1

Гран-при Японии

9 октября, Сузука, 53 круга по 5807 м

1. **К. Райкконен** (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – **1:29.02,212**;
2. **Дж. Физикелла** (Италия, «Рено») – **1,6**;
3. **Ф. Алонсо** (Испания, «Рено») – **17,4**;
4. **М. Уэббер** (Австралия, «Вильямс-БМВ») – **22,2**;
5. **Дж. Баттон** (Великобритания, «BAR-Хонда») – **29,5**;
6. **Д. Култард** (Великобритания, «Ред Булл Косворт») – **31,6**;
7. **М. Шумахер** (Германия, «Феррари») – **33,8**;
8. **Р. Шумахер** (Германия, «Тойота») – **49,5**.

Гран-при Китая

16 октября, Шанхай, 56 кругов по 5451 м

1. **Ф. Алонсо – 1:39.53,618**;
2. **К. Райкконен – 4,0**;
3. **Р. Шумахер – 25,3**;
4. **Дж. Физикелла – 26,1**;
5. **К. Клин** (Австрия, «Ред Булл-Косворт») – **31,8**;
6. **Ф. Масса** (Бразилия, «Заубер-Петронас») – **36,4**;
7. **М. Уэббер – 36,8**;
8. **Дж. Баттон – 41,2**.

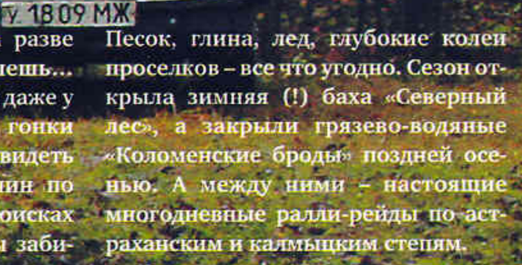


Сюжет минувшего сезона был довольно простой: два явных лидера сражались друг с другом, все остальные делили места с третьего и ниже.



«ПРОСТО ПРОКАТИТЬСЯ»...

Максим Вольнов.
Фото: Александр Батыру, Дмитрий Евдокимов



«Ну, как там? Что там?!» Да разве ралли-рейды словами опишешь... Их надо смотреть. Перипетий даже у самой короткой и скучной гонки хватит на целую книгу. А увидеть гонки полноприводных машин по бездорожью непросто – в поисках неезженых дорог спортсмены забираются в совсем уж безлюдные края.

После нескольких лет проб, ошибок и «наступаний на грабли» чемпионат России по ралли-рейдам соорудили по известному принципу – «лучше меньше, да лучше»: включили лишь этапы с достойными трассами, бюджетами и организацией процесса. Даже по европейским меркам вышло нечто незаурядное. Ни одна другая страна не может похвастать таким разнообразием гонок! Песок, глина, лед, глубокие колеи проселков – все что угодно. Сезон открыла зимняя (!) баха «Северный лес», а закрыли грязево-водяные «Коломенские броды» поздней осенью. А между ними – настоящие многодневные ралли-рейды по астраханским и калмыцким степям.

Бахи – гонки по «полноприводным» понятиям спринтерские. Как правило, за день надо преодолеть закольцованную дистанцию в 500–600 км. Тут все решает скорость в сочетании с надежностью техники. А на ралли-рейдах, где счет километров идет на тысячи, всплывают и другие важные факторы: спутниковая навигация и надежность экипажей. Знаменитый «Дакар» называют великим испытанием. Но, поверьте,

Как же приятно после горячих степей погрузиться в октябрьскую подмосковную речушку. Правда, такие поездки не проходят бесследно...

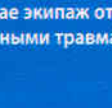








Ошибок вообще лучше избегать. Но это удается не всем и не всегда – тогда наступает проверка на прочность. В данном случае экипаж отделался испугом и неопасными травмами.











Ему говорили – не прыгай, а он не послушал. У любого другого автомобиля развалилась бы подвеска и выпал мотор. Марафонская «Нива» спокойно покатила дальше…



Это не смерч и не авария на цементном заводе. Участники чемпионата страны вышли на скоростной участок ралли-рейда «Калмыкия».



Навигация в степи, где мало ориентиров, сложная штука. Выйти к очередному пункту контроля времени – уже маленькая победа. А бывает, что экипажи плутают…



Один из самых заслуженных ветеранов отечественных ралли-рейдов – дизельная «Тойота» Сергея Гири. Пилот красиво выиграл «Коломенские броды» и вернул титул, утраченный несколько лет назад.

наши доморощенные «Хазарские степи» и «Калмыкия» – тоже не подарок. Главное отличие ралли-рейдов от всех других дисциплин автоспорта – разрешенная взаимопомощь на трассе. Если попал в передрягу, твои соперники плюнут на секундомер и зачетные очки, остановятся и придут на выручку.

В Калмыкии, где гонку всячески поддерживало правительство республики, выяснилось, что явных лидеров нет ни в одной зачетной группе. Везде шла плотная борьба и интрига сохранялась вплоть до последних метров. Исключение составила немногочисленная категория грузовиков. Заводская команда КамАЗа в этом году ограничилась разовыми стартами, передав несколько машин во владение сторонних экипажей. Один из них, ведомый ростовчанином Яковом Мехтиевым, и взял титул.

А вот в «джиперских» классах судьба всех наград решилась в Подмосковье. Из-за нелегких осенних погодных условий сама по себе непростая трасса «Коломенских бродов» превратилась в убийственную для машин. На ней сложили оружие экс-чемпионы Алексей Беркут, Борис Гадасин и Руслан Мисиков. И это при том, что лидеры во всех зачетах едут на очень серьезной технике, которую нестыдно и на «Дакаре» показать (кстати, некоторые россияне грозятся так и поступить!). Часть иномарок самого мощного класса T2-SuperProduction построена за рубежом солидными фирмами. Есть даже уникальные прототипы, в считанных экземплярах.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ, ИТОГИ

Зачет Т2 (SuperProduction)

1. **С. Гиря** (Москва, «Тойота-Ленд Крузер») – **68,6**;
2. **К. Жильцов** (Москва, «Мицубиси-L200») – **62,4**;
3. **А. Беркут** (Зеленоград, «Мицубиси-Паджеро») – **62**.

Зачет Т1 (Production)

1. **В. Семенов** (С.-Петербург, «Тойота-Ленд Крузер 80») – **63**;
2. **А. Олейников** (Ростов-на-Дону, «Мицубиси-Паджеро») – **52**;
3. **А. Подольский** (Красноярск, «Тойота-Ленд Крузер») – **49,4**.

Национальный зачет

1. **В. Горбачевич** (Москва, УАЗ-315195) – **66**;
2. **Д. Павлов** (Москва, ВАЗ-21230) – **51,6**;
3. **Д. Вилюнов** (Смоленск, УАЗ-315195) – **48**.

Зачет Т4

1. **Я. Мехтиев** (Ростов-на-Дону, КамАЗ-49252) – **32,4**;
2-3. **В. Чагин, И. Мардеев** (оба – Наб. Челны, КамАЗ-4911) – по **24**.

Эти машины, скажем так, для богатых пользователей. Те, кто громадные деньги выкладывать не хочет или не в состоянии, реализуют свою тягу к бездорожью в «национальном» зачете – здесь на старт допускают только «нашемарки». Наконец, ищущие не спортивной славы, а экстремальной романтики и приключений, могут заявиться в зачет «Рейд» на серийном автомобиле и преодолеть облегченный вариант трассы. Это, кстати, одна из лучших возможностей посмотреть ралли-рейды. Правда, слишком велик риск прикипеть к этому делу на всю оставшуюся жизнь… Многие из тех, кто сегодня сражается за медали и кубки, пять–восемь лет назад с того и начинали, что приехали «просто прокатиться».



Отблески церемонии награждения на ралли-рейде «Калмыкия», прошедшем в элистинских «Нью-Васюках».



ПОГОНЯ ЗА ЕВРОПОЙ

Сергей Зиновьев. Фото: Максим Кузовков, Юрий Тюрин, Вадим Крючков

Итоги самого яркого гоночного действия в России можно свести к ответу на вопрос: кто получил удовольствие? Национальная гоночная серия LADA проходила под эгидой АВТОВАЗа. Завод ее поддерживает и постарается в будущем году повысить престиж серии – значит, доволен. Команды и пилоты провели полноценный сезон из восьми гонок, пусть и на далеких от идеала трассах, но жалоб от них не слышно. Все понимают, что лучших условий надо подождать, стало быть, довольны. Многие важные спонсоры продлили с командами контракты – их, значит, тоже все устраивает. А как насчет зрителей?

ДАЙТЕ НАМ ТРИБУНЫ!

Все гонки в том или ином объеме транслировало телевидение, но полностью только заезды Lada Revolution – по центральному каналу и в удобное время. ТВ-рейтинги уверяют, что скромные российские спортпрототипы по числу телезрителей не сильно уступали формуле 1! А вот остальные классы машин в эфир попадали в урезанном виде и до широкой аудитории доходили с трудом.

На трассы же зритель пока не идет, если не считать «времянки» на Воробьевых горах. Там собирались немалые толпы, но площадка у подножия МГУ вообще не приспособлена к приему большого числа гостей. Более того, публика здесь мешает проводить безопасные состязания. А у организаторов гонок в Мячково и на «Невском кольце», где хорошие условия в общем-то создать можно, руки до зрителей не доходят. Слишком много других нерешенных проблем.

Болельщик на наших кольцевых автодромах (с билетом или бесплатно) получает минимум комфорта и



Дебютант сезона в «Туринге-Лайт» «Ситроен-С2» вступил в неравный бой с «фольксвагенами» и вышел победителем, пусть и с минимальным перевесом.

удобств, но он все равно пришел бы – охота пуще неволи. Беда, что его даже не зовут – ни сообщений в СМИ о предстоящих гонках, ни рекламы. Сведения о том, где, когда и как проехать, найдешь разве в интернете. Печально, но аудиторию наших кольцевых гонок в основном составляют знакомые и родственники пилотов. «Правильных тиффози», знающих о достижениях любимой команды, можно пересчитать по пальцам.

Впрочем, зрители – вещь хитрая. Достаточно посмотреть на пустые или полупустые стадионы даже в дни чемпионата страны по футболу. А национальная гоночная серия LADA в сравнении с футболом младенец. И все же главную задачу ее устроители успешно решили: сделали пусть и небольшой, но шаг вперед к европейскому эталону. Минувший год, по сути, был первым, когда «кольцо» прочно поселилось в телеэфире. По этому показателю мы отстаем от западных стран почти на полвека... По другим – значительно меньше. Обретя наконец стабильные организационные формы, «кольцо» основательно озадачено постройкой стационарных трасс. Там-то фактор зрителя, наверное, выйдет на первый план.



Курянин Александр Сотников мало-помалу стал звездой российского автоспорта: на его счету победы в кроссе, на треке и теперь еще в кольцевых гонках.

КАК ПОЕДЕМ ЗАВТРА?

Известий о скором пуске новых автодромов у нас, как во-



БМВ Владимира Лабазова попал под удар партнера по команде Михаила Ухова. Это стоило пострадавшему золотой медали в «Туринге». Тем не менее «АвтоДом Рейсинг» победила среди команд.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НГС LADA, итоги

Lada Revolution

1. **В. Петров** (Выборг) – 109;
2. **Г. Комаров** (Курск) – 88;
3. **К. Ладыгин** (Екатеринбург) – 68.

Кубок Lada

1. **А. Козявин** (Тольятти) – 455;
2. **Р. Козявин** (Тольятти) – 432;
3. **А. Басов** (Мытищи) – 419.

«Туринг»

1. **В. Нечаев** (Армавир) – 107;
2. **В. Лабазов** (Москва) – 99;
3. **С. Нуждин** (Тольятти) – 76.

«СуперПродакшн»

1. **И. Буренко** (Москва) – 93;
2. **А. Львов** (С.-Петербург) – 89;
3. **С. Крылов** (Москва) – 85.

«Туринг-Лайт»

1. **А. Сотников** (Курск) – 211;
2. **В. Шаповалов** (Москва) – 206;
3. **С. Хабаров** (Москва) – 182.

Блистательный сезон провел Виталий Петров: несмотря на пропущенный этап, чемпион в Lada Revolution и чемпион в формуле 1600!

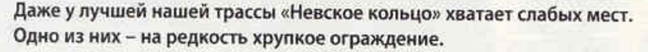


Медали в Кубке Lada братья Козявины делили в нешуточной борьбе, и Артем (№ 42) отобрал титул у Романа (№ 1)...

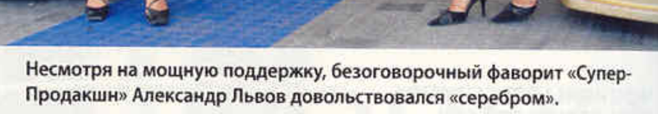
...Впрочем, по выражению лица экс-чемпиона можно заподозрить, что такое распределение мест тольяттинцы задумали заранее.







Даже у лучшей нашей трассы «Невское кольцо» хватает слабых мест. Одно из них – на редкость хрупкое ограждение.



Несмотря на мощную поддержку, безоговорочный фаворит «Супер-Продакшн» Александр Львов довольствовался «серебром».

дится, больше, чем самих автодромов. Ульяновский проект, обнародованный год назад, все еще не обрел инвесторов. Куда больше можно надеяться на обещание АВТОВАЗа построить трассу на своем полигоне в Сосновке. Там действительно есть где развернуться. Но, опять же, до полигона полчаса езды на автомобиле от Тольятти по двухполосной дороге – не слишком-то удобно доставлять армию зрителей.

Гораздо лучше расположен спорткомплекс «Высокая гора» на окраине Казани. Там оборудованы отменные трассы для кросса и трековых гонок – с настоящими трибунами. Поговаривают, что Татарстан намерен включиться и в «кольцевое движение» и уже ближайшей весной доукомплектует «Высокую гору» трассой для кольцевых гонок. Автоспорт в республике курирует правительство, а значит, шанс обзавестись хорошим асфальтовым «рингом» довольно высок.

Что нового можно будет увидеть на действующих и новых (если они появятся) трассах в будущем году? Еще не совсем ясно, в каком формате НГС LADA продолжит жизнь. Вроде бы «туринговая» часть программы устроителям удобна – вазовская продукция туда неплохо вписывается. Даже в вотчине БМВ-320 пилот отечественного автомобиля не затерялся среди аутсайдеров, а стал бронзовым призером чемпионата.

В классе Lada Revolution, назначенном главным зрелищем НГС, заметного пополнения, увы, не предвидится. Машины не отличались сверхнадежностью и дешевизной, и потому вряд ли многие захотят ими обзавестись. В то же время АВТОВАЗ объявил о смене базовой модели в Кубке Lada. В бой пойдет «Калина». Так что будут устранены и спорные толкования нынешнего технического регламента, вызвавшие скандалы вокруг «двенадцатого» хэтчбека.

В заключение повторимся: вложения в новые трассы и автомобили не оправдают себя, если гонки останутся доступными только узкому кругу причастных к ним. Пока что зритель на наших трассах – фигура второстепенная, случайно забредший гость. С таким подходом мы никогда и никого не догоним. □

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

23–24 декабря	Кубок России, «Вятка», Киров
6–7 января	Кубок России, «Старая Шуя», Ивановская обл.
20–21 января	чемпионат России, «Ермак», Чусовой, Пермская обл.

ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

11–12 декабря	традиционная гонка, Киров
24–25 декабря	Кубок России (А-1600), Раменское, Московская обл.
7–8 января	традиционная гонка (А-1600), Арамиль, Свердловская обл.
14–15 января	традиционная гонка (А-1600), Мензелинск, Татарстан
14–15 января	чемпионат России (N-1600), Раменское
21–22 января	чемпионат и Кубок России (N-1600, А-1600), Усады, Татарстан
21–22 января	Кубок России («Волга»), Пенза
21–22 января	традиционная гонка (А-1600), Курган

РЕЗУЛЬТАТЫ
ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

14-й этап, ралли Франции «Тур де Корс»

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-Ксара») – 3:35.46;
2. Т. Гардемейстер (Финляндия, «Форд-Фокус») – 1.51;
3. П. Сольберг (Норвегия, «Субару-Импреза») – 2.42;
4. С. Сарразин (Франция, «Субару-Импреза») – 3.34;
5. Р. Креста (Чехия, «Форд-Фокус») – 5.21;
6. А. Бенги (Франция, «Шкода-Фабия») – 5.27;
7. К. Понс (Испания, «Ситроен-Ксара») – 5.41;
8. Н. Бернарди (Франция, «Пежо-307») – 6.32.

15-й этап, ралли Каталонии

1. С. Лоэб – 3:31.07;
2. Ф. Дюваль (Бельгия, «Ситроен-Ксара») – 1.21;
3. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус») – 2.46;
4. К. Понс – 2.47;
5. Р. Креста – 3.24;
6. Н. Бернарди – 4.09;
7. Э. Вармбольд (Германия, «Форд-Фокус») – 5.00;
8. Я. Копецки (Чехия, «Шкода-Фабия») – 5.22.

После 15 этапов

Пилоты:	Команды:
1. С. Лоэб – 127;	1. «Ситроен» – 178;
2-3. П. Сольберг, М. Гронхольм – по 71;	2. «Пежо» – 135; 3. «Форд» – 100;
4. Т. Гардемейстер – 58;	4. «Субару» – 91;
5. М. Мартин – 53;	5. «Мицубиси» – 63;
6. Ф. Дюваль – 37.	6. «Шкода» – 18.

СЕРИЯ GP2, ИТОГИ

1. Н. Росберг (Германия, «Art-GP») – 120;
2. Х. Ковалайнен (Финляндия, «Арден») – 105;
3. С. Спид (США, «I-Sport») – 67,5;
4. А. Према (Франция, «Art-GP») – 67;
5. А. Кэрролл (Великобритания, «Супер Нова») – 53;
6. Дж. Пантано (Италия, «Супер Нова») – 49.

КУБОК РОССИИ ПО РАЛЛИ, ИТОГИ

Зачет N4

1. В. Лелеков (Москва, «Мицубиси-Лансер») – 95;
2. А. Блинков (С.-Петербург, «Мицубиси-Лансер») – 85;
3. С. Угер (Москва, «Субару-Импреза») – 81.

Зачет N2

1. А. Церлюкевич (Пермь, «Ситроен-Саксо») – 80;
2. Е. Иволин (Ханты-Мансийск, «Ситроен-Саксо») – 75;
3. Ю. Кириллов (Москва, «Ситроен-Саксо») – 63.

Зачет Р10

1. А. Золотарь (С.-Петербург, ВАЗ-21083) – 77;
2. С. Усынин (Киров, ВАЗ-21083) – 75;
3. А. Залога (Пермь, ВАЗ-21083) – 63.

Зачет Р11

1. А. Губжоков (Туапсе, ВАЗ-21124) – 74;
2. О. Краюшкин (Сергиев Посад, ВАЗ-21083) – 65;
3. С. Жидков (С.-Петербург, «VW-Гольф») – 60.

«ПЕНО» ПОДВОДИТ ЧЕРТУ

Кубок России по ралли, включавший 13 этапов, завершился гонкой «Трофей Пено» в Тверской области. Набранные здесь зачетные очки имели особый вес, поэтому съехались соискатели наград во всех классах машин. Но побороться за победу им не удалось – удовольствия ради в Пено приняли старт и несколько сильных экипажей участников чемпионата страны. Они-то и поделили главные призы гонки.

Москвичи Александр Желудов («Субару-Импреза») и Геннадий Брославский («Мицубиси-Лансер»), тольяттинец Александр Никоненко (ВАЗ-21126) оккупировали подиум. Лишь четвертым был лидер Кубка Владимир Лелеков на «Лансере». Однако этого было достаточно для итоговой победы в обоих зачетах – абсолютном и N4, поскольку все основные соперники остались позади.



СЕРИЯ GP2: И ВСЕ-ТАКИ РОСБЕРГ!



Хейкки Ковалайнен, лидируя в международной гоночной серии GP2 большую часть сезона, на подходах к финишу не выдержал прессинга со стороны главного соперника. Нико Росберг (на фото – в центре) превосходно провел заключительные гонки на трассе в Бахрейне и одержал победу в чемпионате. Все меньше сомнений, что в будущем году сын экс-чемпиона мира Кеке Росберга сядет за руль «Вильямса» формулы 1 – благо место партнера Марка Уэббера до сих пор вакантно.

Ковалайнен (на фото – справа) выступал за чемпионскую команду «Арден Интернэшнл», был достаточно быстр, но ему не хватало стабильности – удачи порой чередовались с провалами.

Серия GP2, сменившая в мировой гоночной иерархии увядшую и сильно «европеизированную» формулу 3000, проявила себя в дебютном сезоне с наилучшей стороны: надежные машины, много очень способных пилотов со всего света, включая Азию и обе Америки.

БОГОМОЛОВ ПЛЮС ЕЛИСЕЕВА

Россияне успешно дебютировали в чемпионате ФИА по ралли-кроссу для Северной Европы. Московская пара пилотов стартовала во всех пяти этапах (Финляндия, Латвия, Литва, Дания, Эстония) и почти везде побывала на подиуме. В последней гонке, на эстонской трассе «Элва», Аркадий Богомолов финишировал вторым, а Татьяна Елисеева – пятой. Такие же места они заняли в итоговом протоколе зачета «1600», причем на счету Богомолова – победа на литовском этапе.

В этом турнире немало знакомых имен. В Дивизионе 1, например, первенствовал латыш Роландас Зуевас на «Форде-Пума 4х4» – давний наш соперник по кроссовому чемпионату Старого Света. А в «Свободном» зачете – финн Силво Виитанен («Вольво-S40»), неоднократно стартовавший в России на классических ралли.

В будущем году чемпионат планируют расширить до семи этапов. Кроме Богомолова и Елисеевой, стартовать в нем подумывают и тольяттинские мастера.



ЗЕМНОВОДНОЕ

Евгений Борисенков. Фото: Александр Кульнев

В России, никогда не славившейся отменными дорогами, издавна процветают кольцевые гонки, а вот соревнования по преодолению бездорожья – трофи-рейды получили официальный статус только в позапрошлом году. Тогда в этой дисциплине был утвержден чемпионат и Кубок страны. Хорошо, что это все же случилось.

Трасса соревнований состоит из цепи спецучастков, труднопроходимых даже теоретически. Их типичный набор – размокшая глинистая колея, каменисто-песчаный плес и классическое болото напугает кого угодно. Под стать и названия. Скажем, гонка «Хляби». Как вам такое понравится? Ведь просто одолеть стихию недостаточно, надо, сориентировавшись на местности, отыскать все контрольные пункты, уложившись при этом в лимит времени.

В экипаже двое – пилот и штурман. Последний, помимо всего прочего, должен обладать недюжинным здоровьем: по совместительству на него возложены обязанности тягача, толкача, противовеса и оператора лебедки.

Под седлом у отчаянных седоков техника одной из трех зачетных категорий. ТР-1 – серийные внедорожники, оснащенные системами навигации. ТР-2 – с допускаемыми изменениями в конструкции подвески, установкой лебедок и колес диаметром до 33 дюймов. В ТР-3 стартуют самодеятельные конструкции – прототипы. С одной из таких машин нас свел серебряный призер Кубка России по трофи-рейдам Игорь Пентинен.

ЭВОЛЮЦИЯ ВИДОВ

Классический рецепт постройки «проходимца» калибра ТР-3 таков. Покупают подходящий (не паркетный!) джип вроде «Мицубиси-Паджеро», «Гелендевагена» или отечественного УАЗа, затем разбирают дотла, чтобы потом возродить в требуемом качестве. Зачастую при этом какие-то родные агрегаты и узлы замещают донорскими. Новорожденный должен получиться прочным, надежным, отличаться отменной ремонтопригодностью и, разумеется, исключительной проходимостью.

Впрочем, достичь желаемого можно куда меньшей кровью. Зачем, скажем, покупать и «перелицовывать» целый ав-

томобиль, когда можно ограничиться комплектующими. Помимо финансовых выгод, такой подход открывает свободу творчества. Если ты не привязан к готовой конструкции, то можешь творить с чистого листа.

Именно так создавали и нашего «знакомого». Остов машины – пространственный трубчатый каркас сами рассчитали и сварили на специально построенном стапеле. Конструкция вышла легкой и функциональной. Мотор выбрали «тойотовский» – трехлитровый турбодизель 1KZ-T с интеркулером. Дорабатывать силовой агрегат не стали: 145 л. с. посчитали вполне достаточными, а форсировка, как правило, снижает надежность. В трофи-рейдах машина нередко окунается «с головой», и чтобы не загубить двигатель, приняли меры. Так, электронно-управляемый ТНВД (топливный насос высокого давления) с его водобоязненными датчиками заменили непотопляемым механическим, а систему впуска оборудовали шнорхелем – герметичным воздуховодом, выведенным на уровень крыши.

Кокпит – из непромокаемых материалов, ведь в гонке машина нередко окунается с головой.

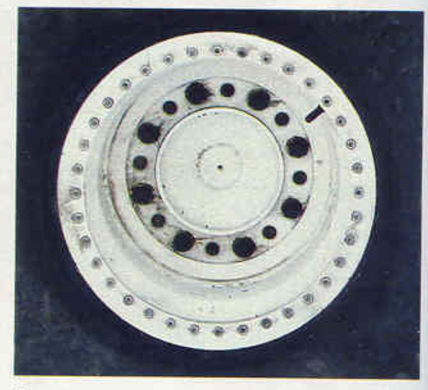


Несмотря на тракторную внешность, автомобиль способен развивать высокую скорость.





Благодаря огромным ходам подвески вездеход легко вписывается в заповедный рельеф.



Дополнительное наружное кольцо не позволяет даже спущенной покрышке провернуться на ободе.

Навигационное оборудование помогает отыскать контрольные пункты в самом дремучем лесу.



Сцепление, пятиступенчатая коробка передач и раздатка тоже серийные, той же фирмы. Металлокерамические накладки, конечно, прослужили бы дольше, да только в воде они неработоспособны.

Мосты – «вольвовские» портальные, с бортовыми редукторами внешнего зацепления и принудительной блокировкой. Первоначально на машине стояли мосты, изготовленные на УАЗе в далеком 1976-м и купленные по случаю при ликвидации армейского склада. Весь сезон оба моста отходили без единого замечания, а вот приобретенный на замену «новодел» той же марки никуда не годился – сказалось, видимо, отсутствие военной приемки. Пришлось тратиться на «иностранцев». Каждый подвешен на четырех продольных рычагах вкупе с тягой «Панара». Сайлент-блоки – полиуретановые большого диаметра. Популярные в автоспорте сферические шарниры здесь не подошли – жесткая конструкция не способна смягчать ударные нагрузки от больших неподрессоренных масс. Зато амортизаторы чисто спортивной породы – шведский ОЛИНС с изменяемой характеристикой сжатия-отбоя и высотой установки пружин.

Для соревнований допущены три типоразмера колес: 36x12,5 (максимальный – на этапе чемпионата РФ на трофи-рейде «Ладога»), 39,5x18 (то же на чемпионате России) и 38x11 (его традиционно используют на глинистых трассах). Давление в шинах можно варьировать по собственному усмотрению экипажа: порой опускать чуть ли не до нуля и двигаться, можно сказать, на ободах. Чтобы колеса «не разбортировались», борт покрышки зажимают между ободом и дополнительным наружным кольцом, прикрепленным болтами. Для подкачки служит автономное воздухохранилище. «Наше» собрано из подручных материалов. Штатный насос от кондиционера питает камазовский 220-литровый ресивер. При давлении 8 атмосфер корабельный (!) клапан отключает электромагнитную муфту насоса.

Барабанные тормоза, тоже от «Вольво», достались машине вместе с мостами. Удивила необычная система уплотнения – зазор между барабаном и тормозным щитом перекрыт резиновой шторкой. Хитрость – в завулканизированных внутри стальных шариках. При езде на высокой скорости, когда уплотнение не требуется (в грязи, как правило, не разгонишься), шарики под действием центробежной силы оттягивают штору от щита и она не изнашивается понапрасну.

Рулевой механизм с гидроусилителем от «Тойоты» подошел без проблем, а вот тяги оказались слабоваты – случалось, гнулись при попытке выбраться из колеи. Пришлось использовать более мощные отечественные – из рулевой трапеции ГАЗ-53.

Автомобиль щедро оснастили средствами самовытаскивания. Здесь и полутораметровый реечный домкрат «Хай джек», цепи, трапы и, разумеется, лебедки. Последних аж три – две электрические (аварийная в кузове и стационарная сзади) и механическая (стационарная передняя). Трос – только кевларовый, он много легче и прочнее стального.

В спартанской кабине лишь самое необходимое. У водителя – традиционный набор органов управления и контроля, у штурмана – маршрутный компьютер «Терратрип-303», навигационное оборудование (GPS) «Гармин-176», ноутбук с картой местности и УКВ-рация.

Так как водные процедуры в трофи-рейдах дело обычное, гонщики облачены в непромокаемые рыбацкие комбинезоны. В такой толстой одежде даже самый стройный спортсмен в кресло «Спарко» не поместится. Пришлось, сделав матрицы, изготовить каждому сиденье по фигуре. Остальное – шлемы, перчатки и четырехточечные ремни – фирменное.

Боевое крещение необычная машина прошла, завоевав «золото» в соревнованиях «Ладога-2004». В нынешнем сезоне – «серебро» на Кубке России. Доводка машины продолжается! □

В СОЛИДНОЙ КОМПАНИИ

Максим Вольнов. Фото: Вадим Крючков

Сезон любимца немецкой публики – чемпионата DTM завершился в Хоккенхайме под моросящим дождем. Зрителей погода нисколько не смутила – традиционно полные трибуны. И само шоу «мастеров немецкого туринга» не подкачало: заключительную гонку неожиданно выиграл немец Бернд Шнайдер, стартовав с третьей позиции. Но многократный чемпион DTM этим лишь подсластил пилюлю – не за горами завершение карьеры. По ходу турнира ветеран выступал без былого блеска.

А хозяйничали на трассах пяти стран, принимавших этапы серии, как и год назад, молодые – швед Матиас Экстрём и британец Гари Паффетт. Перед Хоккейнхаймом их разделяли считанные очки. Ударный пилот «Мерседеса» смог одолеть соперника из «Ауди»: прошлогодний чемпион Экстрём финишировал лишь седьмым, а 24-летний англичанин третьим и завоевал титул. Подобное же произошло и в зачете марок: «Ауди» уступила пальму первенства «Мерседесу». С-класс в целом был быстрее, надежнее и стабильнее, чем А4.

На фоне финишного хеппи-энда не очень бросались в глаза назревающие проблемы DTM. Главная из них – скудость автопарка, что усугубится с ожидаемым уходом «Опеля». В чемпионате останутся всего два завода с двумя моделями, и привлекать новых зрителей и спонсоров станет еще труднее. «Ауди» и «Мерседес» и без того держали по три-четыре команды, не шибко маскируя их под «частные лавочки». Останется уповать на звезд формулы 1: Жана Алези, Хайнца-Харальда Френтцена и Мику Хаккинена. А там, глядишь, еще кто-нибудь подтянется – компания-то солидная, какие имена!

Дебютант немецкого «туринга» Хаккинен провел неплохой сезон и даже выиграл одну гонку, но итоговым результатом вряд ли доволен: двукратному чемпиону мира положено чаще бывать на подиуме. Финн обещал подумать над следующим сезоном: «Это очень интересные гонки, они набирают популярность и достаточно демократичны: здесь могут проявить себя и опытные бойцы, и молодые. Кроме того, у DTM очень доброжелательная аудитория – меня отлично встречали на всех трассах, я везде чувствовал зрительскую поддержку. Ради этого стоило вернуться в большой спорт».



Многократный победитель «Ле-Мана» датчанин Том Кристенсен – единственный именитый пилот, составивший конкуренцию молодым дарованиям.

ЧЕМПИОНАТ DTM, ИТОГИ

1. **Г. Паффетт** (Великобритания, «AMG-Мерседес С-Класс») – **84**;
2. **М. Экстрём** (Швеция, «Ауди-А4 DTM») – **71**;
3. **Т. Кристенсен** (Дания, «Ауди-А4 DTM») – **56**;
4. **Б. Шнайдер** (Германия, «AMG-Мерседес С-Класс») – **32**;
5. **М. Хаккинен** (Финляндия, «AMG-Мерседес С-Класс») – **30**;
6. **Дж. Грин** (Великобритания, «AMG-Мерседес С-Класс») – **29**.

Ветеран Бернд Шнайдер выиграл последнюю гонку чемпионата, но по итогам серии стал лишь четвертым.



НЕ ДОСТУЧАЛИСЬ

Максим Приходько. Фото: Константин Якубов

Наверное, ни о чем подобном большинству наших сограждан даже думать не хочется – противно. Свежи еще уроки истории… В первые десятилетия советской власти гражданам изо всех сил прививали любовь к доносительству на ближних (вплоть до того, что недоносительство каралось расстрелом). Добились обратного. «Сексот» (что вообще-то расшифровывается как «секретный сотрудник») стало одним из самых обидных ругательств. Но без последствий другого рода тоже не обошлось: человек, который пытается обратить внимание властей на нарушение правопорядка, в глазах многих не достоин ни уважения, ни поддержки. В развитых же странах Запада подобное поведение не что иное, как гражданская обязанность каждого.

В Германии нет ничего унизительного в том, чтобы, скажем, позвонить в полицию и сообщить, что водитель зеленого БМВ номер такой-то незаконно занимает место на парковке для инвалидов. Машину нарушителя тут же утащит эвакуатор, а герру Мюллеру от соседей – почет и уважение. Не случайно в Европе на улицах не так уж много полицейских автомобилей, но стоит проехать «не туда» или «не так», тут же полицейский патруль! И не обязательно с карательными функциями: может, вы заблудились или вам плохо, да мало ли что?

В повседневной жизни не то что патрульную машину – живого полицейского можно увидеть разве что в аэропорту, при въезде в страну. Так откуда же они появляются вдруг, если нарушение правил случилось, допустим, в семь утра? Понятно – законопослушные граждане доложили… И это совершенно нормально для немцев, французов, американцев и прочих шведов.

Теперь вернемся в нашу реальность. Признаемся: каждый из нас, видя очередного наглеца, мчащегося по встречной или на «красный», мечтает, чтобы внезапно возник принципиальный инспектор и наказал нарушителя по полной программе. Увы, как правило, принципиальный гаишник в это время находится где-то далеко. А если попытаться помочь нашей ГИБДД ловить этих самых опасных нарушителей ПДД? Такой благородной целью мы и задались, отправляясь в очередной рейд. Дабы придать ему большую значимость, в состав журналистской «бригады быстрого реагирования» вошли фотограф и юрист.

ДОЖДИТЕСЬ ОТВЕТА ОПЕРАТОРА…

Ранним осенним утром мы начали выяснять, как будут реагировать стражи правопорядка на наши «подсказки». За плохим примером дело не стало. Не успели









отъехать от редакции, как недалеко от знаменитого Уголка Дурова нас обогнал по «встречке» (естественно, через две сплошные) черный «Ниссан-Максима». Куда жаловаться? Набираю с мобильного телефона общий номер милиции «02». Это в кино в трубке тут же откликается заинтересованный голос, в жизни все иначе – примерно только через семь гудков трубка оживает и механическим голосом сообщает: «ждите ответа…» Ничего, подождем. Наконец оператор отвечает. Ну что, эксперимент начался.

– Девушка, только что меня по встречной полосе обогнал автомобиль «Ниссан-Максима», черного цвета. Я его при этом даже сфотографировал! Меня зовут Максим Приходько, и я могу выступить свидетелем. С кем мне связаться?

На том конце провода – легкое замешательство:

– Я не поняла, что у вас случилось?

– Девушка, водитель автомобиля «Ниссан» грубо нарушил правила дорожного движения, создал аварийную ситуацию на дороге…

– Правила дорожного движения? Ясно, тогда это не к нам, – облегченно отвечает оператор. – Я попробую переключить вас на ГАИ Центрального округа, это по их части.

Опять считаю гудки в телефонной трубке, щелчок – и снова на линии «моя» дежурная; видимо, не удалось выйти на ГИБДД:

– Давайте, молодой человек, я запишу номер и марку машины, где произошло нарушение, а информацию передам в ГАИ. Вы не волнуйтесь, примем меры!

Мы же решили продолжить свой эксперимент и отправились на «фотоохоту» в настоящий «заповедник нарушителей» – на Новый Арбат и Кутузовский проспект. По этим магистралям нескончаемым потоком едут министры, депутаты, бизнесмены, сотрудники администрации Президента и он сам лично. Дорогой пользуются представители власти, так что внимание к ней особое. Инспекторов порядком и вообще – контроль! Однако контроль выборочный: по разделительной полосе то и дело проносятся черные лимузины с «триколором», мигалками и джипами охраны. На них «стучать» бесполезно, они, как известно, у нас вне закона. Но, следуя примеру «неприкасаемых», по Кутузовскому так и норовят «прохватить» с ветерком обычные граждане. Некоторые при этом ждут «спонсора», чтобы пристро-

иться сзади. Идеально для таких дел подходят кареты «скорой помощи» и… милицейские патрульные машины. Другие лихачат «в наглую».

Мы едем по правилам и пытаемся для начала просто подсчитать число нарушителей. Быстро сбиваемся со счета. За какие-то три минуты в середине дня (не утром, в часы пик, когда Кутузовский «стоит», а днем, когда движение нормальное!) по разделительной полосе (что является безусловным нарушением!) на скорости свыше 100 км/ч промчались: «Ауди-А8», «Мерседес» S-класса (2 штуки), «Форд-Фокус», «Тойота-Ленд Крузер», «Форд-Рейнджер» (пикап), ГАЗ-31105, «Вольво-XC90», «Хёндэ-Гетц» и обычная «девятка» с подмосковными номерами. Это – показательный срез, так сказать, «средневзвешенный курс». У «мерседесов», «Тойоты» и «Ауди» номера были с «триколором», у «Форда» – синий, милицейский. Что ж, у всех их водителей «жизнь удалась». А остальные, выходит, обыкновенные нарушители. Попробуем на них «настучать» по телефону.

Попытка номер два (после традиционных десяти (!) долгих гудков):

– Оператор Игорькова, слушаю, что у вас случилось?

– Девушка, здравствуйте! Только что на улице Новый Арбат на моих глазах грубо нарушил правила дорожного движения целый ряд автомобилей. Их номера и фотографии у меня есть. Я готов предоставить их и выступить свидетелем. Давайте бороться с безобразием на дорогах!..

Опять легкое замешательство на том конце провода:

– Значит, у вас записаны номера и марки этих автомобилей?

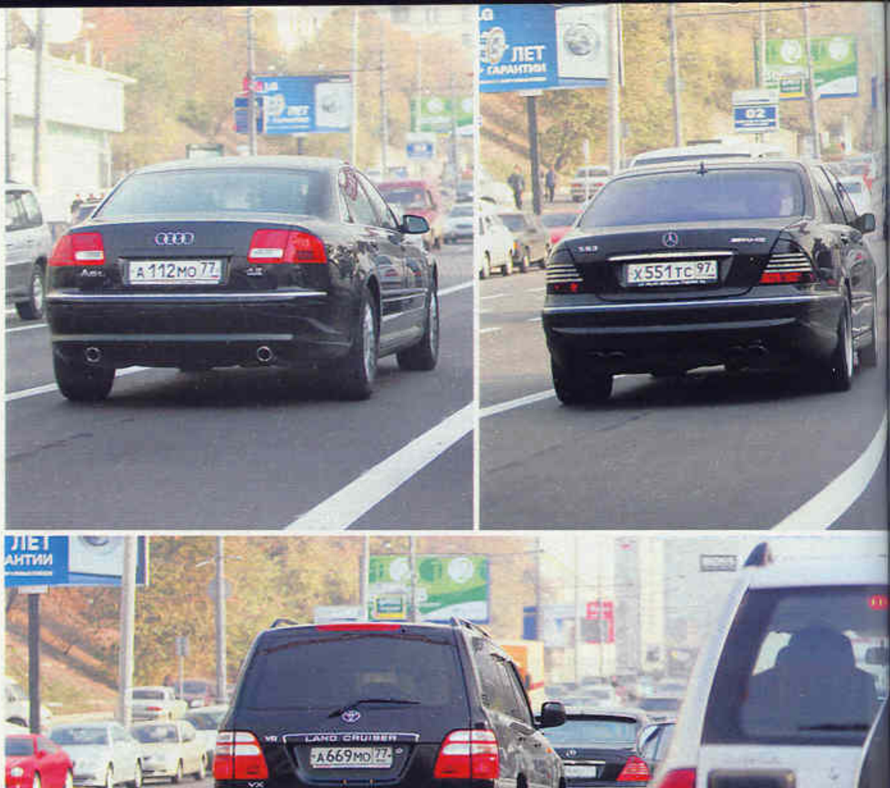
– Да, есть! – и я начинаю перечислять, что «в 13 часов 50 минут автомобиль «Вольво-XC90»…» и так далее. После «Ауди» оператор останавливает мой поток красноречия:

– Секундочку, я вас сейчас переключу на нашу справочную, наверное, там вам помогут, подскажут, куда обратиться, – и отключается.

Новая серия длинных гудков, на проводе уже другая барышня:

– Справочная, Зинченко.

– Девушка, здравствуйте, моя фамилия Приходько, у меня есть доказательство того, что целый ряд автомобилей только что грубо нарушил… – и так далее, текст уже отработан. Только нужна ли эта ценная информация оператору Зинченко? Она мой монолог прерывает:









– Я могу вам дать телефон ГАИ, звоните туда.

Увы! Видимо, тот телефон, что мне дала оператор справочной, оказался очень популярным: мы с фотографом и юристом азартно в течение почти часа нажимали кнопки наших мобильных, но в ответ слышали одно и то же – короткие гудки… За это время правила дорожного движения на Кутузовском нарушили, наверное, не менее сотни автомобилей с «привилегированными» и самыми обычными номерами. До этого, как оказалось, дело было только у нас троих, по условиям рейда совершенно рядовых граждан, которых возмутило чье-то хамство на дороге. И которые хотели нарушителей за это наказать! Не боялись ведь, звонили с собственных мобильных телефонов (их номера и владельцы легко определяются), более того – представлялись собственными именами-фамилиями! И что же? А ничего…

Конечно, может быть, у ГИБДД есть какие-то специальные номера, по которым достаточно лишь только позвонить – и сразу на перехват злостных нарушителей рванет несколько патрульных машин. Только вот номера эти настолько засекреченные, что их не знают даже операторы диспетчерской «02». А где про них могут выяснить обычные граждане, у которых просто накипело?..

НЕ ДОЖДЕТЕСЬ!

Вот так мы и съездили на «фотоохоту», собрали небольшую коллекцию «портретов нарушителей в столичном интерьере», малую часть из которой публикуем в этом номере. Только вот главной цели – наказать этих автохулиганов – мы не добились. Конечно, к каждому из них милиционера не поставишь, как любят часто повторять разные наши силовые начальники. И не надо, у нас и так служба ГИБДД одна из самых больших в мире! По количеству сотрудников, разумеется… Наверное, «стучать» на ближнего своего, водителя, не слишком красиво, в законе об этом ничего не сказано, да и общественное мнение порицает доносительство. Все так, но как поступить, когда на другой чаше весов ежегодно 35 тысяч убитых на дорогах и более 200 тысяч покалеченных? Молчать и ждать, когда вдруг, как будто из-под земли, появится принципиальный гаишник и жестко накажет всех нарушителей?.. Сегодня, скорее, это – сказочный персонаж.

«Твой звонок свяжет руки террористам», – обещают нам сегодня плакаты, расставленные по всей столице. Никому не советую шутить с этим номером! А вот только как связать руки тем, кто на большой скорости выскочил на встречную полосу? Ведь это тоже в своем роде террорист! Сколько ДТП со смертельным исходом произошло за год по вине таких? С этим тоже надо что-то делать. Большинство водителей, думаю, в принципе, готовы с ними бороться, и в этой борьбе, может, даже наплевать на условности, на то, что в нашем обществе доносить не принято. Доносить – не о том, что сосед изменяет жене, а о том, что некто создал аварийную ситуацию, в которой могли бы пострадать люди.

Только вот кому такая информация нужна?

P.S. В качестве пробного доноса просим рассматривать опубликованные в этом журнале фотографии. Мы готовы печатать такие и дальше, готовы свидетельствовать против нарушителей в любой инстанции. Так что ждем ответа. □



Сотрудники «ликвидированной» ДАИ все-таки вернулись на улицы Киева.

ДАИ ВРЕМЕН ПОБЕДИВШЕЙ РЕВОЛЮЦИИ

Игорь Моржаретто

…Из аэропорта в Киев меня вез на изрядно побитой «девятке» немолодой таксист. Была суббота, и машин на улицах украинской столицы оказалось немного, но «водила» то и дело лихо обгонял всех, выскакивая через двойную сплошную на встречную полосу. В конце концов я не выдержал и поинтересовался:

– А что, гаишников у вас в городе нет?

– Почему же, есть! Только они в основном рейды устраивают – ловят тех, кто за рулем «под градусом»!

Видимо, в доказательство своих слов он прямо на виду у патрульной машины ДАИ лихо обошел на светофоре (опять же по «встречке»!) несколько «зазевавшихся» автомобилей.

ПРАЗДНИК НЕПОСЛУШАНИЯ

…Поводом для моей командировки в Киев стал знаменитый указ Президента Украины В.Ющенко, который взял да и распустил свою госавтоинспекцию (ДАИ). «Я трижды предупреждал министров: если ДАИ и дальше будет под кустами с бузиной сидеть, ДАИ не будет в этой стране, – заявил он прошедшим летом на встрече с руководителями министерства внутренних дел Украины. – Вы дискредитировали эту службу, и я принял решение – с сегодняшнего дня никакого ДАИ в Украине не будет, и пусть за одни сутки подготовят проект указа по этому поводу». Такой указ был подписан 19 июля и назывался: «О ликвидации Государственной автомобильной инспекции». После чего на улицах городов Украины начался полный беспредел, длившийся около недели.

– Вдруг все решили, что можно делать все что угодно, – рассказывал Игорь Рудняк, водитель с 20-летним стажем. – Народ дружно плюнул на правила дорожного движения, и каждый начал ездить, как бог на душу положит. А сколько стало пьяных за рулем! Гаишники же с улиц практически исчезли. Дошло до того, что даже на ДТП они приезжали, лишь когда звонили врачи «скорой помощи» и сообщали, что есть пострадавшие.

Так продолжалось несколько дней. Телевидение и газеты только об этом и говорили. Получилось, что вроде бы сами автомобилисты просят гаишников вернуться на улицы и навести порядок. Вот они и «снизошли» к нашим просьбам…

Руководители МВД хоть и признали после, что в конце июля на Украине случился резкий всплеск числа ДТП (примерно на 20%), но при этом отнесли его к «сезонным факторам». Мы, мол, тут ни при чем, во всем жара виновата. Так это или нет, но «неделя безвластия» показала – служба БДД любой стране очень даже нужна и отменить ее одним росчерком пера не получится. К тому же в руках руководителей ДАИ оказались неплохие козыри

В начале августа замглавы МВД Украины Владимир Рудик сообщил, что «Госавтоинспекция Украины не была лик-



Основное, за что инспекторы могут сегодня остановить автомобиль – это управление в нетрезвом виде или значительное нарушение скорости.



А вот с парковкой в неположенном месте на Украине строго! Чуть что, и машину-нарушительницу увезет эвакуатор.

видирована юридически – на ее реформирование президент отвел министерству внутренних дел три месяца». Еще он поведал, что уже «проведена серьезная работа по внесению изменений в десять нормативных актов, тесно связанных с работой Госавтоинспекции, проводятся мероприятия по приведению структуры службы к формату выполнения заданий в новых условиях». А еще, что «сокращена дорожно-патрульная служба, численность которой в результате передачи части штата в патрульно-постовую службу, части – участковым инспекторам милиции, уменьшилась до трех тысяч». С прежних 23 тысяч сразу до трех – неплохо!

ТРИ МЕСЯЦА ПОЗАДИ

А 19 октября закончились три месяца, отведенные президентом на реформу ДАИ. Кое-что, по словам руководителей МВД, уже сделано. Например, как сообщил начальник отдела профилактики департамента ГАИ МВД Украины Геннадий Гребнев, сотрудникам запрещено устраивать засады в кустах. В Киеве гаишники работают в основном в местах «концентрации ДТП», а в самой Госавтоинспекции происходят «внутренние реформы». Правда, про упомянутое сокращение штата почти в семь раз чиновники что-то молчат. Видимо, поторопились.

В целом же, по заявлениям милицейских начальников, ДАИ в ближайшее время не сможет перейти к какой-то новой системе управления в сфере безопасности движения. В первую очередь этому, как уже говорилось, препятствует волокита в изменении действующего законодательства. Сегодня, по словам того же Г.Гребнева, в кабинете министров находятся 10 проектов поправок к законам Украины и 45 проектов изменений других нормативных актов, касающихся реформирования Госавтоинспекции. Все они еще только ждут своего рассмотрения. Но ведь не будешь приступать к созданию новых структур, если нет законодательной базы. В связи с этим в секретариат Президента Украины уже направлена просьба МВД продлить установленный срок реформирования ДАИ на… неопределенное время.

Общие контуры предполагаемой реформы, впрочем, уже известны. Так, Государственная служба безопасности движения (правопреемник нынешней ДАИ) преимущественно будет заниматься патрулированием дорог общегосударственного значения. Кроме того, ее действия предполагается сконцентрировать в 18 крупных городах страны. В то же время Патрульная служба МВД Украины будет отвечать за общественный порядок на всех остальных дорогах (впрочем, и за их пределами тоже). За нарушителями станут следить не патрули из засад, а скрытые видеокамеры. Только в бюджете министерства еще не предусмотрены средства на их приобретение в нужном объеме (а это тысячи комплектов).

Пока же, за неимением современных видеокамер и радаров, каждое региональное управление ДАИ (ликвидированное де-юре, но существующее де-факто) изобретает собственные рецепты борьбы с нарушителями ПДД. В Тернопольской области, например, нарушителей заставляют смотреть альбомы с шокирующими фотографиями последствий аварий. Действительно, может, лихач в следующий раз будет ездить медленнее. Вроде тоже мера…

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Прозвучавший, как взрыв бомбы, летний указ Президента Украины на деле оказался лишь набором красивых фраз, не обязательным для исполнения на территории страны. Мало того, недавно министр внутренних дел Украины Юрий Луценко заявил, что часть стационарных постов ДАИ, закрытых на Украине в предыдущие годы, возможно, возобновит свою работу! При этом подчеркнул, что они будут использоваться «исключительно для операций по перехвату угона автомобилей», а сотрудники «не будут массово останавливать автомобили или заниматься замером скорости автотранспорта». А еще он предложил резко увеличить штрафы за нарушения ПДД – в несколько раз. Мол, сегодняшние суммы никого не способны напугать (в настоящее время они составляют 17–34 гривны, что равняется 100–200 российским рублям), но стоит их повысить, как число нарушителей резко уменьшится. Хотелось бы верить, но исторический опыт говорит и о другом.

…Перед самым уходом с поста бывший президент Украины Л.Кучма опубликовал книгу с говорящим названием «Украина – не Россия». С этим тезисом, пожалуй, никто спорить не будет. И Украина, и Россия давно уже независимые государства со своей армией, валютой… Но как не поспорить с другим? За многие века совместной жизни у нас сложились общие привычки и даже традиции. Например, проводить всякие реформы шумно, но… бездарно. Нужны комментарии? □

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Можно ли, реформируя ГАИ, исправить ситуацию на дорогах?



62% можно
38% нельзя

КАК ИЗБАВИТЬ ГИБДД ОТ ГТО

Максим Приходько



Недавно услышал: поступление любимого чада в самый престижный наш институт международных отношений стоит якобы 30 тысяч долларов. Обалдеть просто! К счастью, это меня не очень трогает. Во-первых, дочка еще маленькая, а во-вторых, таких денег все равно нет. Каждый год меня волнует другое – как получить талон ГТО – государственного техосмотра автомобиля. Нет, он у меня в прекрасном состоянии, хотя и не слишком юный, но не буду рассказывать, сколько надо убить времени и нервов, какие препятствия преодолеть, чтобы прилепить на ветровое стекло заветный прямоугольник! Увы, с этой проблемой в той или иной степени регулярно сталкиваются, считай, владельцы всех 34 миллионов автотранспортных средств, зарегистрированных в стране.

Давно известно, что картонку эту повсеместно можно получить в обмен на некоторое количество денежных знаков. Только сумма меняется в зависимости от того, бедный регион или богатый – от 500 рублей в некоторых областях Поволжья до 100 евро в столице. Естественно, при этом никого не волнует, может тормозить (трогаться с места, светить фарами и т.д.) данное транспортное средство или нет – деньги-то уплачены!

ВЕРХИ НЕ МОГУТ, НИЗЫ НЕ ХОТЯТ

Как сломать порочную систему? Об этом сегодня думают вроде бы все – автомобилисты, милиционеры, чиновники, депутаты, но ответа пока нет. Между тем далеко ходить за ним не надо – еще семь лет назад вышло постановление Правительства № 880 (от 31.07.1998) «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств». О существовании этого документа знают многие, а вот внимательно читали, видимо, единицы. А в нем, между прочим, не только прописан порядок проведения государственного технического осмотра транспортных средств, но также сказано, кто имеет право его проводить и как. Определено, что проверка технического состояния проводится в том числе на базе «привлекаемых юридических лиц и индивидуальных предпринимателей». Более того, отмечено, что число современных пунктов и станций самых разных форм собственности должно по России множится, и к 2007 году техосмотр уже целиком будет проходить на их базе.

В жизни, однако, далеко не так. Во всяком случае, именно об этом шла речь на прошедшей недавно в Санкт-Петербурге конференции, где собрались те самые частные предприниматели, которых привлекают к «проверке техсостояния транспортных средств при техосмотре...» (уфф, выговорить невозможно – название конференции занимает четыре строки).

Делегаты прибыли не только из Центральной России и Северо-Западного округа, но еще из Поволжья, Урала, Сибири и даже Приморья! Они говорили о том, что руководители ГИБДД активно противятся попыткам создать нормально действующую систему техосмотра – наподобие, скажем, немецкой TÜV. Сегодня в стране должно работать более трех тысяч станций техосмотра с диагностическими комплексами. Реально их – около полутора тысяч (вы еще спрашиваете, откуда очереди...), из которых 380 принадлежат ГИБДД, а остальные – частным компаниям. Но «главными» тут по закону остаются гаишники, а частников держат за «второй сорт» и всячески зажимают, хотя они ежемесячно отчисляют немалые средства в фонд развития базы «своих» подразделений ГИБДД (от 15% доходов до 51%). При этом каждый частник вынужден выживать в одиночку...

Не берусь судить, насколько справедливы обиды бизнесменов от техосмотра; в конце концов, было бы совсем плохо, не занимались бы они этим делом. Но в любом случае нынешняя половинчатая система ущербна, выгодна тем, кто научился лишь торговать талончиками и к реальному техосмотру имеет косвенное отношение. В выступлениях участников конференции прозвучало немало интересных предложений. Кроме основного – избавить ГИБДД от избыточной и несвойственной ей функции (такого нет нигде в мире), частники предложили, объединившись, создать единую базу данных по проверке автотранспорта в стране. Пока что из данных ДОБДД можно лишь узнать, сколько всего автомобилей прошли ТО. А остальные почему не получили талончик? Не прошли диагностику? По какой причине? Давно сгнили на свалке? Все это крайне нужные сведения.

Бизнесмены ничего не имеют против лицензирования их станций, пунктов и оборудования – например, в Минтрансе. Частники не просто хотят забрать в свои руки техосмотр, но готовы отвечать за его качество – вплоть до суда, если вдруг выяснится, что автомобиль попал в аварию по причине плохого технического состояния.

Похоже, «движение снизу» совпало по времени с инициативой, которая идет «сверху». Руководитель аппарата правительства РФ Сергей Нарышкин пообещал, что уже к концу года комиссия по административной реформе рассмотрит поправки в законодательство, чтобы упростить процедуру техосмотра. Речь как раз идет о передаче частным структурам этих функций. Чиновник, кстати, напомнил в одном из своих выступлений, что решение об этом было принято правительством еще в ноябре 2003 года. Тогда для его реализации не хватило законодательной базы – требовалось вносить поправки в федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «О милиции», «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Насколько нам известно, никто не внес проект таких поправок в Госдуму до сих пор...

Частники не просто хотят забрать в свои руки техосмотр, но готовы отвечать за его качество.

ВСЕ МОЕ НОШУ С СОБОЙ

Пока депутаты и чиновники заняты своими делами, руководители ГИБДД совсем не спешат избавляться от «несвойственных функций», считая их самыми что ни на есть «свойственными»! Аргументы приводят разные. И совсем уже непререкаемый довод: при проверке технического состояния автомобиля гаишники еще и «пробивают» машину на угон, а у частных компаний на это нет права.

Словом, воз пока на месте. Спорить о том, кто должен проводить ТО, можно долго, интересно и... безрезультатно. Решение же принять должно правительство – это его функция. Собственно, оно его уже приняло семь лет назад, только почему-то не спешит выполнять. А пока талончики продают везде, хоть и по разной цене. □



На вопросы читателей отвечает заместитель начальника ДОБДД МВД России Александр ЯКИМОВ

1. Вы не раз писали, что стандартом регламентируется только светопропускание ветрового и передних боковых стекол автомобиля. Однако в этом году моя «Тойота» не прошла техосмотр из-за того, что стекла задних дверей и багажного отделения затонированы зеркально. Такую машину мне пригнали из Японии, и до сих пор проблем с техосмотром не возникало. В чем дело?

Е.НИКОЛЕНКО, ХАБАРОВСК

Запрет на зеркальную тонировку стекол транспортных средств содержится в пункте 7.3 Приложения к Основным положениям. Причем это касается всех без исключения стекол автомобиля, независимо от степени их светопропускания.

2. При погрузке мусора во дворе дома манипулятор мусоровоза задел мой «Ниссан-Алмера», помял дверь и оторвал зеркало. Почему инспекторы ГИБДД ЮЗАО Москвы, приехавшие на место происшествия, категорически отказались оформлять ДТП (справка нужна для страховой компании)?

В.ГОРШЕНИН

В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» под дорожно-транспортным происшествием понимается «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб». Поскольку причинение вам материального ущерба не было связано с движением какого-либо транспортного средства, производство по соответствующему делу в компетенцию Госавтоинспекции не входит. Однако не исключено, что в закон в скором времени будет внесено изменение, как раз касающееся таких случаев.

3. Мне 68 лет. При замене прав в 2003 году новые мне выдали всего на два года, мотивировав тем, что предоставленная мною медсправка действительна только на этот срок. И еще сказали, что теперь медосвидетельствование надо проходить каждый год. Так ли это?

А. ПАДЕРОВ, НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛ.

Порядок и сроки прохождения медицинских осмотров водителей установлены приказом Минздрава СССР от 29 сентября 1989 г. № 555. В соответствии с ним водители, достигшие 55 лет (женщины – 50 лет), проходят осмотр раз в два года. В отдельных случаях, при наличии медицинских показаний или при необходимости индивидуального подхода, срок переосвидетельствования может быть сокращен, но не менее чем до одного года. Определяет это медицинское учреждение. Однако, независимо от указанного в медицинской справке срока очередного переосвидетельствования, водительское удостоверение выдается на 10 лет согласно **Правилам сдачи экзаменов.**

4. Купил новый микроавтобус «Газель». Можно ли затонировать или оборудовать шторками пассажирский отсек? И почему мне выдали талон техосмотра только на полгода?

С. КРАСНОПЕРОВ, ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛ.

ГОСТ 5727-88 «Стекло безопасное для наземного транспорта. Технические требования» регламентирует только светопропускание ветровых и передних боковых стекол, включая стекла передних дверей. Так что при соблюдении требований указанного стандарта вы можете затонировать стекла вашей «Газели». Применение же шторок допускается только на стеклах туристских автобусов (примечание к пункту 7.3 Приложения к Основным положениям). В соответствии с **Правилами проведения государственного техосмотра** все автобусы должны его проходить каждые шесть месяцев.

5. Вез на самосвале САЗ-3507 сено, которое выступало за габариты кузова на 0,28 м, что укладывается в требования пункта 23.4 ПДД (максимум 0,4 м от бокового габарита). В то же время общая ширина составила 2,95 м. Обоснованно ли меня наказали, сославшись на пункт 23.5 ПДД, который запрещает движение при ширине транспортного средства более 2,55 м?

Б. АПТРЕЕВ, БАШКИРИЯ

Пункт 23.4 Правил дорожного движения содержит условия, при которых груз, выступающий за габариты транспортного средства (сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня), должен быть соответствующим образом обозначен. Пункт же 23.5 устанавливает максимальную габаритную ширину транспортного средства, в том числе с грузом, допускающую движение без специального разрешения на перевозку. Поскольку указанные в пункте 23.5 параметры по ширине были превышены, а разрешения на перевозку крупногабаритного груза не было, наказание вам назначили справедливо (часть 2 статьи 12.21 КоАП РФ).

6. В Калининграде при прохождении техосмотра, ссылаясь на Нормы пожарной безопасности НПБ-166-97, требуют, чтобы емкость огнетушителя в легковом автомобиле была не менее двух литров.

И. САФРОНОВ, КАЛИНИНГРАД

Пункт 7.7 Приложения к Основным положениям регламентирует только наличие на легковых автомобилях годного к использованию огнетушителя, но не устанавливает его тип, емкость и иные характеристики. Поэтому подобные требования сотрудников ГИБДД неправомерны.

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД России читателям ЗР:

Ответ 3

Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396.

Ответ 4

Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России. Утверждены приказом МВД России от 15 марта 1999 г. № 190.

ДЕЛО ОБ ИСЧЕЗНУВШЕМ СТРАХОВАТЕЛЕ

Сергей Смирнов

…Александр Ш. возвращался с дачи на автомобиле отца. Машин на Боровском шоссе немного… Проезжая очередной перекресток, он даже не заметил, как с второстепенной дороги ему наперерез выскочила «копейка». От столкновения автомобиль Александра отлетел в кювет. Сам он, к счастью, не пострадал, но на почти новенькую «девятку» страшно было смотреть. Правда, в первую минуту Александр даже и не думал о своей изуродованной машине – он бросился к «Жигулям», которые отлетели в другую сторону и пострадали от столкновения еще больше. Автомобиль походил на кучу металлолома, а его водитель, не двигаясь, сидел в машине. Может, ему нужна срочная помощь?

Как оказалось, помощь врача ему действительно была нужна, но только не хирурга, а… нарколога. Виталий Б., находившийся за рулем «жигуленка», был настолько пьян, что даже не мог вылезти из машины. Тем не менее, собравшись с силами, сказал, что виноват и все оплатит.

Александр, естественно, ему не поверил и поинтересовался для начала полисом ОСАГО. Полис оказался на месте. Успокоившись, Ш. вызвал сотрудников ГИБДД, которые приехали часа через полтора и оформили происшествие. Виновник аварии ничего не отрицал. Даже написал расписку, что выплатит сумму, необходимую для ремонта, если в страховой компании возникнут проблемы. Словом, Александр хоть и уехал домой на эвакуаторе, но с полной уверенностью, что со страховкой у него проблем не будет.

Через несколько дней Александр и его отец, собрав необходимые документы, поехали в страховую компанию МАКС с заявлением о возмещении ущерба. Сумма, по оценке экспертов, набежала немаленькая – аж 93 559 рублей. Хорошо «пошалил» Виталий! И это только за ремонт «девятки»… В компании обещали дать ответ, как и положено по закону, в течение 15 дней. Ответ пришел через месяц – в нем был отказ! Страховая компания сообщала, что виновник аварии не вписан в полис, а значит, не является лицом, застраховавшим свою гражданскую ответственность. На этом основании и отказали.

Александр не ожидал такого поворота событий и сразу поехал в ГАИ, чтобы лично увидеть злополучный страховой полис. Как оказалось, в ГИБДД его нет – известен только номер. Тогда Ш. поехал в свою страховую компанию, но и там отказались показать полис. Не положено, мол. Оставалось обратиться к обидчику, благо тот написал соответствующую расписку. Но и здесь его ждал вежливый отказ! Видимо, проспавшись, Б. трезво оценил ситуацию и решил: если есть такая возможность, лучше ущерб не возмещать. При этом клятвенно заверял, что в страховой полис вписан, и это смогут подтвердить в Ногинском филиале компании МАКС.

Пришлось ехать в Ногинск, где в местном филиале полис тоже не показали, а посоветовали обратиться в основной офис. Как все-таки повезло нашему герою, что головной офис компании находится в его родной Москве, а не, скажем, во Владивостоке! Непонятно только, зачем надо вводить в качестве одного из обязательных условий для страховых компаний, работающих в этой сфере, наличие представительств во всех субъектах Федерации, если по любому вопросу отсылают в головной офис! Между тем и там его ждал неласковый прием. Не добившись ответа, Александр обратился к нам.



Рисунок: Сергей Савилов

ПОНАДОБИЛСЯ ГОД…

Когда Дума принимала Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», автовладельцам сулили безоблачную жизнь, но получилось «как всегда». Чтобы добиться возмещения

ущерба, потерпевший обязан собрать кучу бумаг в ГАИ, представить их в страховую компанию, дождаться там эксперта, который осмотрит автомобиль, составит акт осмотра и сделает калькуляцию. По закону на это отводится 15 дней, но страховые компании редко укладываются в отведенный срок. Не говоря уже о том, что суммы, которую они готовы выплатить, зачастую не хватает на полноценный ремонт автомобиля. Вот и вынуждены потерпевшие искать правды в судебных инстанциях…

Когда мы ознакомились с материалами дела, то решили обратиться в суд с исковым требованием о возмещении материального ущерба непосредственно с виновника аварии, а страховую компанию привлечь в качестве третьего лица. Для этого необходимо было все-таки убедиться, вписан в полис виновник ДТП или нет: одно дело взыскивать деньги с того, у кого за душой ничего, кроме разбитой «копейки», нет, а другое – со страховой компании. Наше исковое заявление мы направили в Ногинский суд.

Первое слушание было назначено через два месяца. В судебном заседании адвокат виновника аварии представил оригинал полиса страхования гражданской ответственности, куда действительно был вписан Виталий Б.! Только вот запись была сделана другой пастой и иным почерком, при этом отсутствовал штамп страховой компании, подтверждающий внесение изменений в полис. За это и уцепились страховщики: «Изменения были внесены виновником аварии самостоятельно и потому недействительны». Значит, деньги платить не надо. Ответчик же настаивал на том, что изменения вносил страховой агент в Ногинском филиале страховой компании. Суд обязал последнюю предоставить из Ногинска документы, подтверждающие или отрицающие этот факт.

Судебные заседания несколько раз откладывались. Сначала заболел ответчик (излюбленный прием затягивания процесса), затем судья был занят в другом процессе. Дело принимало затяжной характер, и мы уже не рассчитывали, что оно закончится в течение года. Но тут позвонили из страховой компании…

Оказывается, виновник аварии был действительно вписан в полис, только Ногинский филиал или не поставил об этом в известность основной офис, то ли сделал это не так, как положено. В общем, нам предложили заключить мировое соглашение, не дожидаясь решения суда: страховая компания производит полную выплату, необходимую для ремонта автомобиля (плюс расходы на составление калькуляции), а мы отказываемся от остальных требований. При этом деньги компания готова выплатить тут же. Александра такое предложение вполне устроило (лучше синица в руках, чем журавль в небе), и уже на следующий день он получил деньги. На судебном заседании, которое состоялось через несколько дней, мы отказались от исковых требований.

Когда принимали Закон об ОСАГО, автовладельцам сулили безоблачную жизнь, но получилось «как всегда».

К чему мы рассказали эту историю? Прежде всего, чтобы на отдельно взятом примере показать еще раз несовершенство системы ОСАГО. Александр получил возмещение ущерба без малого через год (!) после ДТП, и, как показывает наша практика (к нам поступает много подобных обращений), это далеко не единичный случай.

Если предположить, что виновник аварии действительно не был вписан в полис, то почему потерпевший должен обращаться в суд, терять время и деньги? Может, следует выплатить ему то, что причитается, из резервного фонда страховых компаний? После того как законодатели внесли изменения в Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», из этого фонда можно возместить вред, причиненный здоровью потерпевшего, лицом, которое не застраховало ответственность либо скрылось с места ДТП. Достаточно обратиться в Российский союз автостраховщиков (РСА). Такой вариант в компании МАКС Александру не предложили…

Пока из этого фонда автовладельцы могут получить возмещение материального ущерба только в случае, если виновник застраховал свою ответственность в страховой компании с отозванной лицензией либо обанкротившейся. Возможно, законодатели в скором времени смогут решить и эту проблему, но пока потерпевшим приходится обращаться в судебные органы, чтобы защитить свое право на возмещение ущерба. Популярности новому Закону это не прибавляет. □

ОСАГО: И БЕЗ УСЛУГ ГАИ...

Игорь Моржаретто

Напомним еще раз: прошедшим летом система ОСАГО отметила свое двухлетие. За это время ушли в прошлое политические призывы типа «отменить грабительскую обдираловку населения» и все больше появлялось предложений реальных, приемлемых. Богата на предложения была и минувшая осень. Причем примечательно, что исходили они не от самих страховщиков, а от государственных учреждений высокого ранга, парламентариев. Что же предлагают?

МИНУС СТИКЕР

Минфин свои поправки уже отправил двумя пакетами – один ушел в правительство и уже в декабре может стать полноценным постановлением, а другой – в Государственную думу (она рассмотрит поправки во время осенней сессии). Кроме чисто формальных, юридических (Конституционный суд потребовал подкорректировать ряд определений), есть и практические, очень важные для армии автолюбителей.

Предлагается упростить порядок досрочного расторжения договора ОСАГО в случае замены автомобиля, смены автовладельца, а также при наступлении неплатежеспособности страховщика. При оформлении полиса не потребуется ни сам собственник, ни доверенность от него (впрочем, страховые агенты и сейчас не обращают на это внимание). Страховые компании при расторжении договора смогут оставить себе только 3%, а не 23, как пытаются сейчас. Скидка за безаварийную езду теперь будет действовать и при смене автомобиля. А еще сферу действия полиса предлагают распространить и на так называемые «внутренние территории», то есть страховые компании будут выплачивать компенсации, если авария произошла на площадке АЗС, стоянке, во дворе и т.д. Закон такие случаи не относит к ДТП, и сегодня возмещать ущерб приходится самим автолюбителям.

Еще Минфин планирует пересмотреть размеры выплат. Сейчас действует установленный два года назад лимит, согласно которому выплаты по жизни и здоровью на всех пострадавших не должны превышать 240 тыс. рублей. По новому проекту каждому потерпевшему можно выплачивать до 160 тысяч рублей.

И, наконец, самая главная, давно ожидаемая поправка – Минфин разрешает отказаться от услуг ГАИ при регистрации мелких аварий. В новом документе должны быть четко прописаны критерии, по которым отличают «значительную» аварию от «незначительной». Понятно, речь идет о ДТП, где не пострадали люди. Сумма ущерба, видимо, будет ограничена 15 тыс. рублей. В спорных случаях определить, укладываются или нет потерпевшие в отведенные рамки, вероятно, должны аварийные комиссары или другие представители страховщиков, которых все-таки придется вызывать на место. Но в таких случаях они кровно заинтересованы, чтобы прибыть туда как можно быстрее.

Из «экзотических» предложений министерства назовем отмену «стикеров», которые ныне мы обязаны клеить на ветровое стекло. Это совершенно ни к чему: по закону документом, подтверждающим наличие договора ОСАГО, является полис. Именно его и требуют гаишники при проверках. Не станет «стикеров» – случится большая экономия средств для страховщиков, да и автолюбителям не надо мучиться, сдирая старую наклейку.

Минфин разрешает отказаться от услуг ГАИ при регистрации мелких аварий.

Есть предложение, которое если и пройдет, то с большими оговорками. Речь о снижении периода страхования ТС для граждан, использующих автомобиль только летом или по выходным дням, а также для юридических лиц, эксплуатирующих сезонную технику (комбайны, снегоуборочные машины и т. д.). С последними, надо полагать, договорятся, но разного рода «дачные» полисы страховщики считают для себя глубоко убыточными и будут «стоять до конца».

С несколькими инициативами выступили и депутаты Государственной думы, и региональных парламентов, но они в основном перекликаются с предложениями Минфина. А отличился глава МЧС Сергей Шойгу. На пленарном заседании Госдумы он неожиданно для всех предложил страховым компаниям... делиться доходами с его ведомством. Фонд ОСАГО, считает министр, должен компенсировать не только лечение пострадавших, но и спасательные операции на дорогах, поскольку в ликвидации последствий ДТП почти всегда участвуют люди и техника МЧС! Если следовать этому, то через некоторое время глава ДОБДД В.Кирьянов должен потребовать от страховщиков, чтобы те оплачивали каждый выезд гаишников на место аварии. Легко представить, сколько при таком раскладе будет стоить полис для рядового автовладельца.

К счастью, инициатива МЧС, похоже, так и останется в числе «устных предложений» – по нашим сведениям, в виде законопроекта ее никто не оформлял. Что еще радует? В Госдуму больше не поступает предложений «отменить закон об ОСАГО». А вот доработки, скорее всего, необходимы. □



ЗА РУЛЕМ БЕЗ ГРАНИЦ

Владимир Соловьев, Антон Чуйкин

Часть II

В прошлом номере мы добрались до Парижа, преодолев шесть границ, и расстались на месяц. «Логан» ехал быстрее, чем готовится один номер журнала, – пробег успешно завершен, мы в Москве, за окном сыплет первый снег, а со страниц бортжурнала будто веет африканским теплом...



Париж – это не только Эйфелева башня и жареные каштаны. Это еще и мойка за 5 евро, после которой машину не надо ни сушить, ни вытирать: аппарат практически дистиллирует воду.

ТЕХНОЦЕНТР «РЕНО»

Старт: Париж, 26 сентября, 9.00

Финиш: Сарла-ла-Канеда, 20.15

Пробег: 665 км

Средняя скорость: 59 км/ч

С утра берем курс на юг, в техноцентр «Рено» в Бийянкуре. Там у нас встреча с Жераром Детурбе – вице-президентом всемирной программы X90 (обозначение «Логана»). Интервью проходит под девизом нашего пробега – «Без границ».

– Как будет развиваться проект «Логан»?

– Сейчас мы готовим новые 16-клапанные моторы 1,6 л и работаем над универсалом. Что касается сборочных заводов, на очереди – иранское предприятие мощностью 300 тысяч автомобилей, ближе к 2007 году запустим завод в Индии, затем в Бразилии и, возможно, в Мексике.

– Под какими именами продаются «логаны» в мире?

– В Европе и Марокко это «Дачия-Логан», в России и Колумбии – «Рено-Логан». В Мексике, вероятно, «Ниссан-Логан» – торговать им будут через соответствующую сбытовую сеть. В Индии, где строится сборочный завод, его продукция пойдет в продажу под двумя марками – «Рено» и «Махиндра». Выпущенные в Иране и Бразилии автомобили получат имя «Рено». Таким образом «Логан» становится подлинно всемирным автомобилем. В зависимости от требований рынка и местного законодательства комплектации машин отличаются. Например, в России мы приняли комплектации с ABS, подушками, подголовниками сзади или без таковых только после маркетинговых исследований.

– В Румынии начинаются продажи «логанов» с дизельными двигателями. Появятся ли они в России?

В команде «Л'Отомобиль магазин» произошла замена: вместо Гаэля Бриансо за руль садится Гунтрам Фиала (справа). Фотограф Жорж Куссо, автор этого кадра, проделает весь путь от Москвы до Касабланки. Российский экипаж пройдет его и в обратном направлении.

Месье Детурбе, вице-президент проекта X90: «Желаю вам успешно добраться до Марокко и без трудностей вернуться домой».

Французские дороги – на сегодня одни из самых лучших в Европе. И самые дорогие: на таких пунктах мы выложили около 60 евро.

– Дизельные моторы «логанов» полностью пригодны для использования в российских условиях, но пока решения оснащать ими московские «рено» не принято.

– Мы приехали в Париж на «Рено-Логан», но здесь машины продают под маркой «Дачия». На какой сервисный центр обращаться?

– Во Франции – на станции обслуживания «Рено», поскольку тут нет центров «Дачии». В других странах – на «Рено» или «Дачию». Разницы нет: у «логанов» всех марок одинаковые запчасти.



Городок Сарла-ла-Канеда – в центре рынок, специализирующийся на фуа-гра, и... памятник гусям.

СТОЛИЦА ФУА-ГРА

Старт: Сарла-ла-Канеда, 10.00
Финиш: Самора, 20.50
Пробег: 1023 км
Средняя скорость: 94 км/ч

Мы ночевали в небольшом городе недалеко от Тулузы, который известен среди гурманов своим деликатесом – фуа-гра, или гусиной печенкой. Вкус лакомства еще на языке, а мы уже мчимся в Испанию. На трассе держим разрешенные 130 км/ч, и сбрасывать высокий темп почти не приходится. Движение очень организованно: даже обгоняя колонну грузовиков, машины всякий раз вежливо ныряют в правый ряд. На высокой скорости сказывается большая парусность «Логана»: объезжаешь грузовик и чувствуешь его «притяжение».

В четыре пополудни пересекаем последнюю на нашем пути европейскую границу: Францию отделяет от Испании... очередной пункт оплаты дорог. И все же попадаешь в другую страну – чуть меньше дисциплины на дорогах, буква «j» читается как русское «х» и – ура! – дешевле бензин. Всего (!) 1,06 евро против французских 1,36.

Кулинарное путешествие продолжилось в городе Кагор, давшем название известному вину. Мосту на снимке много веков!

Центральная Испания: кажется, из-за холмов сейчас покажутся Дон-Кихот и Санчо Панса... История отступает: вместо мельниц машины, машины...

В России навесы строят, чтобы укрыться от осадков. А в Испании и Марокко такие крыши дают тень – иначе днем в раскаленную машину не сядешь!

СТРАНА БЕЗ ГОРИЗОНТА

Старт: Самора, 9.15
Финиш: Алькала-де-лос-Гасулес, 18.15
Пробег: 692 км
Средняя скорость: 77 км/ч

Взгляд упирается или в горный массив, или в частокол подъемных кранов. Среди крытых фур нет-нет да попадается автопоезд с огромным стальным рулоном или прутками. Сеньоры, Испания – самая развивающаяся из западно-европейских стран.

Сегодня жарко. «Логаны» проходят проверку солнцем – «тесты дель соль». На ходу салоны проветриваются через приоткрытые задние окна. Кондиционер под прямыми солнечными лучами

Еще немного – и в Альхесирасе причалит паром, на котором мы отправимся в Африку.

Мы ехали сюда 11 дней, преодолели 7200 км, и вот он, долгожданный финиш. За спиной Антона Чуйкина не море, а настоящий океанский прибой!



Фотографы – они во всем мире одинаковы...

ЧТО СЛОМАЛОСЬ?

Эта главка могла быть самой короткой, всего из одного слова. Поэтому расширим ее до вопроса – как вел себя «Рено-Логан» на протяжении без малого 13 тысяч километров? Хорошо вел: на старте комфортно разместил четырех человек со всеми пожитками. Легко держал крейсерские 110–120 км/ч, а позже, в Европе, и 140 км/ч, не тушуясь в компании аборигенов. С удовольствием потреблял любое топливо – и российское, и украинское, и африканское. Лишь раз мы отказались заправляться – на австро-венгерской границе настойчиво предлагали бензин «Супер 100», утверждая, что для «Логана» это зер гут. Баловство! Кстати, средний расход составил 7,6 л/100 км.

Хорошо держал дорогу, уверенно проходил горные серпантины. Безмолвно глотал выбоины, которыми его угощали российские, украинские, румынские дороги. Белоруссия вообще встретила пятью (!) злыми «лежачими полицейскими» подряд – в союзное государство въехали торжественным галопом...



На 18-й день пути «Логан» наконец-то преподнес хоть что-то похожее на неполадку. Из-под уплотнителя выскочил коврик у правого пассажира: мы записали это в книжечки, сняли на камеры и... в 5 секунд вернули на место.

Конечно, в Румынии на подъемах, особенно с полной загрузкой, водитель клонился к рулю, пытаясь еще чуть-чуть раскочегарить 1,4-литровый мотор. В Испании хотелось иметь мощный климат-контроль, а в России и Марокко – эффективный салонный фильтр. После каждой остановки салоны «логанов» несколько разогревались. Тепло отдавали радиатор печки (здесь нет краника, потоки регулируют воздушные заслонки) и система выпуска под ногами задних пассажиров.

Сравнивая наш бедный «Рено» с богатой «Дачией» французских коллег, мы не испытывали ни зависти, ни желания поменяться. 1,6-литровый мотор и кондиционер не демонстрировали решающего преимущества, не говоря о крашеных бамперах и 15-дюймовых колесах. Да и гидроусилитель на автобане не нужен. Правда, мы бы с удовольствием «махнулись» задними спинками с подголовниками, а также ремнями и тормозами.

Нынешнее состояние автомобиля почти не отличается от стартового. Так что, возвращаясь к вопросу «что сломалось?», отвечаем одним словом: ничего.



Из окна отеля в Касабланке виден и слышен океан, в вестибюле портрет Мухаммеда VI, в вечернем меню обозначен кус-кус. Экзотика...

Угадаете, что это за знак?

Владимир Соловьев позирует на фоне второй по величине мечети мусульманского мира.

не очень спасает. Останавливаясь на ночевку километрах в пятидесяти от побережья, уже почувствовали дыхание моря: поднялся ветер, спала жара.

ФИНИШ НА ПОЛДОРОГЕ

Старт: Алькала-де-лос-Гасулес, 9.00

Финиш: Касабланка, 20.00

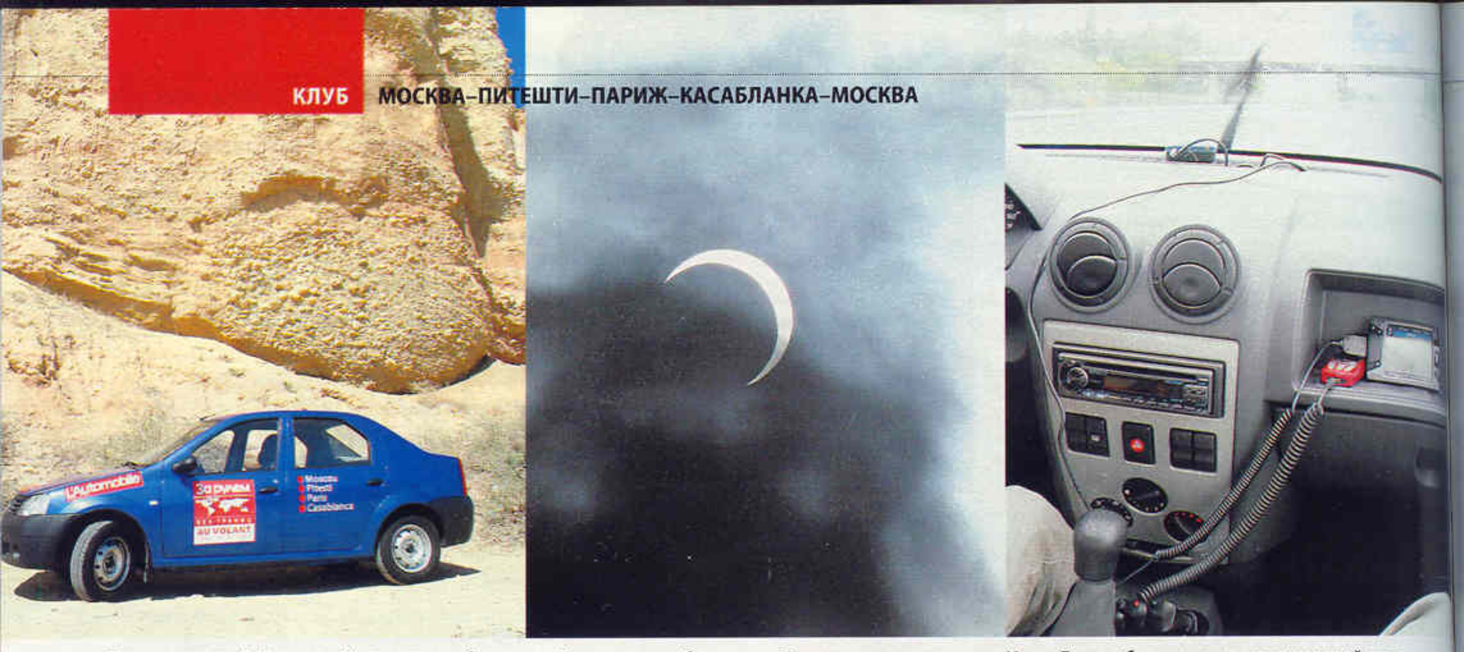
Пробег: 423 км

Средняя скорость: 38 км/ч

На одиннадцатый день пути увидели пред собой берега Африки. «Май френд! – мужчина в цивильном платье и с металлической бляхой заглядывал в глаза. – Мон ами, я писарем работаю, подари хоть что-нибудь». Бакшиш с путешественника попросят за что угодно. Назойливость извиняется только необязательностью оплаты.

Почти два часа потеряв с таможенниками и пограничниками, но уладив все формальности без взяток, покидаем порт Танжер. Быстро кончается город и начинается настоящая Африка – с красной землей, арабской вязью на ценниках бензоколонок, грузовичками, груженными до неба, и пикапами с осликами (битый небитого везет). Но что это? Будочки оплаты проезда, великолепная пустынная автострада, беглый французский официанта – наследие колониалистов? А что в таком случае пять пикетов местного «гаи» с радарами – влияние далекой России? А беспорядочная езда с локтем в правом окне и указанием поворотов одним пальцем – это уже местное?

Прибываем в Касабланку под вечер. Вот он, финиш! На берегу торжественно



Вновь в жаркой Испании. Какая же она большая – никак за день не проедешь! А домой уже очень хочется...

Третьего октября на юге Европы случилось солнечное затмение, которое мы наблюдали через естественный светофильтр – тучи.

Наш «Логан» был оснащен современной штурманской аппаратурой, двумя атласами и дорожной «легендой» от «Виа Мишлен».

называем наши достижения: 9 стран, 2 континента, 8 границ за 11 дней. Ура нам, ура «За рулем»! Но не будем забывать – мы на полпути домой...

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В МОСКВУ!

Старт: Касабланка, 2 октября, 10.50
Финиш: Москва, 8 октября, 14.50
Пробег: 5741 км

Мы очень торопились домой, но все равно дорога заняла неделю. Обратный путь вышел короче – ехали по побережью Испании и Франции, затем повернули на север, в Страсбурге пересекли границу с Германией, через Лейпциг прошли до Франкфурта-на-Одере, по прямой, через Варшаву, проехали Польшу, затем Белоруссию, и вот уже вдали силуэты Белокаменной. Позади 12 944 км. И 14 государственных рубежей – не сказать, что мы их стерли, но путешествию они не мешали: за рулем – без границ!

«Нашедшего это письмо мы приглашаем в редакцию «За рулем»... Такое послание на трех языках мы запечатали в бутылку и бросили ее с борта парома в Гибралтарский пролив – аккурат на рубеже двух частей света. Надеемся, она будет найдена и в гости к нам приедет житель какой-нибудь далекой или близкой страны... еще раз доказав, что границы для «За рулем» – не преграда. □

Страсбург, некогда центр спорной территории (Эльзас был и немецким, и французским), сегодня – «дом» европарламента. Мы стоим на крыше знаменитого собора на высоте 66 м и видим объединенную «безграничную» Европу.

АРЕАЛ «ЛОГАНА»

От самого старта, с восьми утра 19 сентября, мы искали на дорогах «логаны». Первый мелькнул в 8.10 на... рекламном плакате, утверждая, что может изменить нашу жизнь. До второго прошло больше двух дней, мы успели въехать в Румынию и... «вот он!» – закричал экипаж, завидев ярко-красного близнеца.

Мы завернули в новенький дилерский центр «Дачии», чтобы навести справки о стоимости и комплектациях румынских «логанов». Так вот что такое – «привлекательная цена»! 6230 евро ($7500) – и вы станете одним из немногочисленных обладателей «Дачии-Логан» в начальной комплектации, очень похожей на нашу за $8999. Мы уже упоминали, что модель здесь считают престижной, поэтому спрос в основном на более дорогие версии. Они дешевле московских на $1500–2000. А еще здесь начали продавать «Логан» с 1,5-литровым 65-сильным дизелем – $8700–10 400. Неудивительно, что в Румынии автомобиль далеко опережает соперников.

На чужбине отвоевать место под солнцем сложнее. Чем «автомобильнее» страна, чем жестче конкуренция на ее рынке, тем более привлекательным, на фоне других машин, делает «Логан» свое предложение. В Германии цена от 7200 евро ($8640), во Франции – от 7500 евро: с ABS, двумя подушками, тремя нормальными задними ремнями, подголовниками... (выгодные отличия от российской начальной версии).

И вот, наконец, Касабланка. На ценниках в автосалоне «Дачии» – дирхамы, которые мы переводим в привычные доллары: $8150–11 300. Машины только с моторами 1,4 л и без ABS. Самая дешевая версия – даже без подушки, зато с тонированными стеклами. Цены на остальные сравнимы с российскими. Жаль, но похвастать самым доступным «Логаном» мы не можем ни перед немцами, ни перед марокканцами, не говоря уж о румынах.

Касабланка, финиш... Заезжаем на парковку отеля, и... из-под навеса на нас приветливо глядит знакомый нос. Местный «Логан», причем в самой недорогой комплектации. Мы обрадовались ему, как если бы встретили в Африке москвича!

Пока «логаны» на дорогах – большая редкость. Невзирая на привлекательную цену и вроде бы верную идею. Хотя, почему «вроде бы»? За первый год в Питешти выпущено более 70 тысяч машин – большая часть осталась в Румынии, остальные пошли на экспорт.

Уверены, скоро «Логан» займет свое место на европейских трассах. По рассказам французских коллег, в Германии первые румынские автовозы встречали... камнями. Значит, машина представляет серьезную угрозу для рынка и способна отвоевать его заметную долю. Пусть это кому-то и не нравится.



Итак, трансконтинентальный пробег на «логанах» завершен. Символическая бутылка с посланием от «За рулем» брошена в морскую пучину. Куда она возьмет путь? Может, в Россию или в Румынию? А может, останется в Африке либо доберется до берегов Индии? Океанские и морские течения могут забросить ее в Иран, Колумбию, Бразилию, Мексику – туда, где уже делают или скоро будут делать доступные и надежные , всемирные «логаны».

Порадуемся за тех, кто сегодня за рулем! Перед ними не существует границ и железных занавесов. Приезжайте и к нам! Мы покажем нынешнюю свободную автомобильную Россию, которая смотрит в будущее.

Главный редактор П. МЕНЬШИХ



БАРГУЗИНОВЫЙ СИНДРОМ

Степан Неркарарян

Наш автопром всегда славился своими добрыми намерениями и никуда не годным воплощением этих намерений в дело. В итоге – я, например, не имею возможности иметь качественный автомобиль. Я уже думал, как было бы хорошо, если б вместо автомобилей начали выпускать дирижабли с подвешенными на них кузовами всех отечественных авто. Сразу решим все проблемы!

Теперь о проблемах – применительно к моему «Баргузину». Я старательно довожу его до ума, а потому гаечные ключи и отвертка теперь висят на мне как мобильные телефоны. Использую каждую свободную минуту – с любовью к машине и проклятиями в адрес изготовителя. Последний фокус был буквально вчера, когда на трассе Уфа–Оренбург оторвалась и улетела… верхняя уплотнительная резинка ветрового стекла! Улетела от встречного ветра, при скорости 110 км/ч, и (что бы вы подумали)… попала в кузов встречного самосвала КамАЗ – эдакое автородео. Пришлось развернуться и догонять. Вы бы видели выражение лица водителя, когда я ему начал объяснять, как резинка от ветрового стекла моей машины попала в его кузов! Он разглядывал меня сверху вниз, как врач-психиатр, и качал головой. Но когда я с гордостью поднял ее со дна кузова и показал, он решил, что психиатр нужен ему. Даже сам залез в кузов и начал что-то там разглядывать.

Со дня покупки веду беспощадную и бесполезную борьбу со скрипами. Жена меня стала называть «скрипачом», потому что все время ищу, что же еще в «Баргузине» скрипит. Но ведь там не только скрипит, а еще и стучит! При жене боюсь искать, что именно – начнет еще и «стукачом» называть... Но не зря машина рассчитана на шесть пассажиров. Их желательно все время возить с собой, чтобы сиденья на кочках наконец-то умолкли. А сделанный с барским размахом и холуйским разгильдяйством откидной колченогий столик недавно провалился в самый неподходящий момент, облив при этом вином юбку очаровательной блондинки, которая отважилась опробовать «Баргузин» в деле. Пятно на юбке – ладно, а если бы там ноутбук лежал? Вот и получается, что куда надежнее ящик из-под бутылок, накрытый сверху прошлогодней газетой «Гудок».

В рекламе, между прочим, говорится, что этот автомобиль можно использовать как передвижной офис. Нет, ребята, предлагаю другое применение – он скорее подойдет как макет для обучения сейсмологов и «эмчээсников». С двигателем я навел порядок после замены аж шести (!!!) ДМРВ производства «Сименс» (названо за границей, сделано в России). Как букварь, изучил всю литературу по обслуживанию и УХОДУ (придумали же слово – УХОД). Как таблицу умножения, теперь знаю все параметры работы при диагностике Системы Управления Двигателем (СУД).

Про одноименные шины «Баргузин» – разговор отдельный. Не шины, а «Баргузиновые горки». Есть такая профессиональная болезнь – «синдром шахтера». Это когда после отбойного молотка руки трясутся. Так вот – после 500 км по загородному шоссе на этих шинах обретаешь «Баргузиновый синдром». Это когда ты, выйдя из машины, трясешься еще полчаса.

Теперь – о хорошем. Просто супер работает отопительная система. Хвала и честь – наверное, кто-то умный конструировал. Фары хорошо светят, поворотники ярко горят. Прикуриватель выстреливает как пробка – но я уже приноровился ловить его на лету. Шторки на окнах в салоне хорошие. Но сам по себе этот автомобиль идеален только тогда, когда стоит в гараже (если забыть про блондинку и рухнувший столик). Хотя иногда возникает желание устроить ему крэш-тест. Ударить ведром по крыше или еще куда. А лучше – по рукам всех тех, кто изготавливает такое с надписью «Сделано в России». А на изготовителей таких ДМРВ надеть их датчики и посмотреть, как они будут массово расходовать воздух. Хотя, честно говоря, я считаю такой способ воспитания не вполне педагогичным.

Если можно, опубликуйте мой «глас вопиющего в пустыне» или отправьте копию директору ГАЗа. Пусть оценит, какими мы становимся любознательными после приобретения автомобилей с гордой надписью «ГАЗ» и не менее гордым оленем. Оленеводы мы, а не владельцы автомобиля… □



«Резинка-беглец» все время рвется на свободу. Поджидает хороший встречный поток – и вперед, на поиски своего «резинового» счастья.

ВЕНГЕРСКИЙ НАБОБ

Елена Чистякова. Фото автора



В чем разница между испанцем, русским и венгром?
Возвращаясь домой, испанец застает жену в постели с любовником. Его действия: убьет любовника и жену.
Действия русского: набьет морду любовнику и жене, напьется с горя.
Венгр – сам утопится в Дунае.
(венгерский анекдот на тему национальных характеров)

Визы для россиян венгры ввели уже несколько лет назад, еще до вступления в ЕС. Но делать гостевую визу довольно проблематично. Проще сделать туристическую. На все про все уходит не больше недели. Для туристической визы (сроком до 90 дней) нужны общегражданский паспорт, ксерокопия с его первой страницы, заграничный паспорт, одна фотография, анкета-заявление, справка с места работы, ваучер на гостиницу, документы на проезд туда и обратно. Консульский сбор, 35 евро, оплачивается при подаче документов.

НОВЫЕ ЦЕНЫ

Еще лет десять назад Венгрия стояла на 96-м месте по уровню цен, а в прошлом году стала самой дорогой среди государств, недавно вступивших в Евросоюз. В 2010 году страна перейдет на евро. Сами венгры считают смену валюты вполне естественной. Ведь при 10 млн. населения страна принимает до 30 млн. туристов ежегодно, и переход на систему расчета в европейской валюте удобнее.

Меж тем здешние цены продолжают свое уверенное восхождение. Бич венгерского водителя – постоянно растущая стоимость топлива. Сейчас литр 95-го бензина обходится в 1 евро с небольшим. При средней зарплате по стране 75–85 тыс. форинтов (400 евро) это очень дорого.

Заметную часть расходов автомобилиста составляет парковка. Так, муниципальная (с 8 до 18 часов) стоит до двух евро в час. Перевести дух можно только по выходным, с субботы после 12 дня до 8 утра в понедельник все муниципальные парковки Будапешта, за исключением аэропорта, бесплатные. За стоянку





«Трабант» по-прежнему не редкость на местных улицах. Но, к огорчению этой девушки, не подвластен времени здесь только пластиковый кузов.

Колонна байкеров на улицах старого города выглядит на удивление гармонично.



Одно из самых красивых зданий Будапешта – венгерский парламент – отличают характерные черты эпохи Ренессанса.



Апологеты здорового образа жизни. Забег по центральным улицам города ранним субботним утром.

Быстрее только на веломобиле. Самое распространенное средство передвижения по острову Маргет. К тому же абсолютно экологичное!







Творчество в исполнении местного муниципалитета: где-то дорогу можно переходить только с чемоданчиком, где-то лишь в шляпе, а порой водителям рекомендовано остерегаться обладателей кокошников.

Большинство советских памятников перенесены за черту Будапешта, мемориал российским солдатам-освободителям еще в 90-х был переименован в «Статую свободы». Так что эта стела – единственное благодарное напоминание о советском прошлом страны.



в неположенном месте штраф составляет 15 тыс. форинтов (60 евро).

Местная полиция вежлива, но говорить по-английски научилась пока только в столице. Штрафы выписывают повсеместно, невзирая на то, кто перед ними – иностранец или местный житель. Оформляются ДТП в Венгрии быстро, а при мелких авариях, как и в Западной Европе, достаточно обменяться номерами страховых полисов. Выезд без страховки карается довольно сурово – штрафом 15 тысяч форинтов (порядка 60 евро).

Езду по венгерской столице спокойной не назовешь. Улицы и, что еще важнее, мосты города систематически перекрывают в связи с пробегами велосипедистов, роллеров, бегунов, мотоциклистов или… попытками самоубийства. Прыгнуть в пучину Дуная – «излюбленный» способ уйти из жизни. И если о пробегах узнают заранее, чаще всего они выпадают на утро выходного дня, то суициды застают врасплох. Автомобилисты вынуждены часами простаивать в километровых пробках, чтобы пересечь Дунай, в то время пока полиция, перекрыв движение, уговаривает потенциального самоубийцу одуматься.

К ОЗЕРУ НАДЕЖДЫ

Согласно старинной легенде где-то в глубине Балатона стоит церковь, а в ней – девица, слезы которой питают шелковистую воду озера. Говорят, будто пока девица плачет, в Балатоне будет вода. Многие

Межсезонье, до наплыва туристов еще пара месяцев.

Переправа через Балатон в Сантоде. Каждые полчаса паром берет на борт до двадцати автомобилей.

туристы приезжают в Венгрию за тем, чтобы отдохнуть на самом большом пресноводном водоеме Центральной и Западной Европы.

Из Будапешта к Балатону идет современная двухполосная автострада, которая вливается в районе Шиофока в автомобильную дорогу, опоясывающую озеро. Скоростную автостраду длиной 115 км легко пройти за 1 час, зато 200 км вокруг Балатона будете объезжать целый день. Стоимость проезда на платных направлениях (до Балатона, Мишкольца, Дьёра, Кечкемета) – 1120 форинтов (за четырехдневные пропуска). С мая по сентябрь расценки увеличиваются на 10%. Приобрести пропуска можно на заправочных станциях.

Курортный сезон на Балатоне длится всего два месяца (июль и август). В этот период температура воды редко опускается ниже отметки 22°С. На всем побережье едва ли можно отыскать дом, в котором туристам не сдавали бы комнат. Коротким курортным сезоном и большим числом обеспеченных немцев, которые любят сюда приезжать, объясняются довольно высокие цены.

Современная столица Балатона – Шиофок. К его пристани причаливают все суда, отсюда отправляются в рейс также и прогулочные теплоходы. Их рейсы связывают 22 пункта на Балатоне. Северный и южный берег озера соединяют паромы. Для легкового автомобиля поездка на пароме обойдется около 1000 форинтов (4 евро) в один конец.

КЛИМАТ ДЛЯ СТАРИННОГО АВТО

Климат Венгрии умеренный континентальный. Он отлично подходит не только больным астмой, но и автомобилям. Вероятно, поэтому в Венгрии часто встречаются машины, которым хорошо за тридцать.

Венгрия отличается хорошими дорогами: тщательно прокрашенные разделительные полосы, умеренное количество машин. Скоростные ограничения: в населенных пунктах – 50 км/ч, за их пределами – 90 км/ч, на скоростных трассах – 100, а на автобанах до 130 км/ч – соблюдаются повсеместно.

Венгерские водители излишне уступчивы. Они прилежно и неукоснительно пропускают городской транспорт. Но иногда уступчивость выходит им боком. Вот история, которая случилась прямо на моих глазах: на нерегулируемом перекрестке галантный мадьяр нарочито уступал свое право продолжить движение очаровательной барышне. Приветливо улыбаясь кавалеру, она начала маневр. В этот самый момент к перекрестку подъехал другой, менее обходительный водитель, который на полном основании «въехал» в дамочку.

По сравнению с россиянами венгры медлительны и весьма непредсказуемы. Иногда, несмотря на строгий запрет, садятся за руль навеселе. Из 10 миллионов населения страны 1 миллион – алкоголики. А по числу самоубийств венграм нет равных в Европе. И все же мадьяры довольно оптимистичный народ. Они верят, что их принадлежность к преуспевающему союзу обеспечит им достойный уровень жизни, наладит экономику и омолодит парк машин. □


Памятник на набережной Дуная жертвам фашизма.

Декабрьский почтамт – это, прежде всего, многочисленные поздравления с наступающим Новым годом! А также – размышления о судьбе «Надежды», непрекращающиеся споры о качестве авто и, конечно же, забавные фото – праздник все-таки!



ПАМЯТНИК «НАДЕЖДЕ»

С определенной долей грусти прочитал на днях сообщение о грядущем прекращении выпуска первого и, видимо, последнего отечественного мини-вэна – Lada 2120, он же – «Надежда». Основание – «низкий спрос из-за дороговизны машины» (?!)…

Но господа! Говорить, что цена $9000 слишком велика для мини-вэна – полная некомпетентность! Пошлые «десятки» в люксовых комплектациях стоят дороже! А ведь в активе «Надежды» еще есть полный привод и семиместный трансформируемый салон. Считаю, что основная проблема со сбытом «Надежды» – идиотизм менеджмента ВАЗа. Проблема низкого спроса на машину не в ее мнимой дороговизне, а в отсутствии какой-либо маркетинговой политики по этой модели. Любой продукт должен быть доведен до потребителя – но за те годы, что существует мини-вэн, о нем практически нигде и ничего не писали. Сколько потенциальных покупателей знает о существовании у ВАЗа такой машины? В масштабах страны – ЕДИНИЦЫ!!! Нет никакой рекламы, нормальной техдокументации для СТО и, судя по всему, никакой стратегии по продвижению.

Когда я искал «Надежду» для себя – объездил много автосалонов. В большинстве отвечали просто и сухо: «Нет, не торгуем!»; в других разражались несусветной бранью по части надежности и ремонтопригодности. Но это опять же камень в сторону ВАЗа! Есть салоны, где готовы привезти на заказ (так в итоге я и поступил), но заранее предупреждают о своем отказе в ее последующем техобслуживании. Откуда же возьмется спрос, если товар не представлен лицом?

В этом году по весне «Надежде» сделали бездарный рестайлинг салона. Нормальные, трансформируемые в ровную площадку сиденья заменили на два обычных кресла на салазках, аналогичных передним (во втором ряду), и на убогий, толком не складывающийся диван от «Нивы» в третьем ряду. В итоге одно из самых важных достоинств машины оказалось загублено на корню. А ведь оно было одним из основных побуждающих мотивов (наряду с семиместностью и полноприводностью) для ПОИСКА этих машин по автосалонам. Кстати, эта модернизация салона убила и семиместность машины – она стала шестиместной. Не покидает ощущение, что «Надежду» «заказали». Лучшего способа отбить последних покупателей-энтузиастов и искать не надо. Главные достоинства и козыри машины, делающие ее незаменимой для дачников, больших семей и мелких предпринимателей, сведены на нет.

В качестве преемника «Надежды» называют трехдверное купе на базе «десятки». Оно что – будет дешевле? Не дождетесь! А какова его рыночная ниша? Да уж никак не шире – разве что контингент покупателей иной. Аналогичную машину-трехдверку на базе «двенашки» уже делает дочерняя фирма «Супер-Авто», и что-то победных визгов не слышно. Да и качество сборки будет то же – люди-то никуда не денутся. С уважением,

ДМИТРИЙ БОТОВ

От редакции. Окончательное решение по «Надежде» еще не принято – возможно, ее передадут одному из дочерних предприятий ВАЗа. С другой стороны, нужно ли объяснять ее безрадостную судьбу недостатком рекламы. Вспомним ту же «Оду» – уж сколько про нее было сказано! А результат тот же. Никакие рекламные акции не заменят качество – разве что на время…

Марафон продолжается?

■ Цена румынского Logana – 5500 евро: он стоит этих денег. Искренне жаль, что государство покрывает полное неумение работать российского автопрома. Считаю, если бы «Логан» позволили продавать по этой цене, то появилась бы реальная конкуренция. Хорошо чиновникам АВТОВАЗа – у них любую дрянь купят! И особенно смешно, если рядом написать зарплату рабочих – все встанет на свои места.

Vlad SH

■ «Мы привыкли оценивать российские автомобили несколько иначе, чем иномарки. А в этом тесте «Калине» никаких поблажек не давали...

ТОЛСТЫЙ

■ Испытателям – спасибо: отработали на все сто! А машины… У одной мотор развинтился, другую всем ВАЗом вылизывали… А если бы их гоняли не на «максималке», а в реальном режиме – с переключениями, выжимами и торможениями – что тогда? Думаю, «Фокус» остался бы в одиночестве гораздо раньше… **ВОВА**

■ Подход к «объективной» оценке качеств сравниваемых автомобилей вызывает недоумение… В «Калине» перед тестом поменяли столько деталей, что… Цитирую: генератор, задние пружины и амортизаторы, опоры силового агрегата, электроусилитель руля и еще что-то с регулятором тормозных сил. Ничего себе! Я, как и многие читатели, не просто «записал штрафные очки» – я вообще не воспринял данный тест всерьез! А всем, кто уже купил данный автомобиль, тоже поменяют все эти детали? Или ВАЗ акцию по отзыву автомобилей устроит? Я что-то сомневаюсь… Это – ваша умышленная необъективность! **ИЛЬЯ**

Испытателям – спасибо: отработали на все сто!



Предновогоднее настроение

■ Эта АЗС расположена на автотрассе Тюмень–Курган у деревни Шорохово. Никого не хочу обидеть, но чем тут заправляют машины? Возможно, название придумали родственники Василия Алибабаевича? С Новым годом!

ЮРИЙ ТИМОФЕЕВ, ТЮМЕНЬ



■ Пять лет назад увидел в овраге красный «Запорожец» – про его состояние лучше не говорить. Решил восстановить – поставил движок 40 л.с., старый салон выкинул, на разборке раздобыл сиденья «Рекаро» – ну и в черный цвет покрасил.

С Новым годом!

ВАДИМ ФЕТИСОВ, МОСКВА





■ Моей любимой машине 31 год! А выглядит… ну сами видите. Обожаю тюнинг и очень хочу переписываться с такими же фанатами наших ВАЗов. С Новым годом!

НИКОЛАЙ, РИГА



■ У москвичей, впервые попавших в Нижний Новгород, этот указатель обычно вызывает смех… Но что же смешного в том, что у нас тоже есть свой Кремль! С Новым годом!

ДЕНИС ОГОРОДНИКОВ, НИЖНИЙ НОВГОРОД

ВЫСКАЗЫВАЕМСЯ И ПРЕДЛАГАЕМ

■ Предлагаю создать в вашем замечательном журнале постоянную новую рубрику «Как мы говорим?». Я – продавец автозапчастей – за день такого наслушаешься, что уши вянут. Думаю, ваш тираж от этого еще поднимется, да и автолюбители станут грамотнее. Будут нормально объяснять, что им нужно и на какую модель именно. А то тут прибегает один и требует: «Дайте трубку!» Спрашиваю, какую? А он злится – вот, мол, понаберут бездарей в магазин! Так что подумайте над предложением! И над тем, какая же трубка ему понадобилась… С уважением к вам,

ФАРИТ, АСТРАХАНЬ

■ Прочитал статью «Ты меня уважаешь?» (ЗР, 2005, № 9). Считаю, что тот, кто ругает российский автопром, несколько глуповат. Ведь факты таковы: Россия – страна третьего мира, с соответствующим уровнем развития промышленности и экономики. Она в принципе не может выпускать качественные автомобили! Ну не могу поверить, что страна, живущая за счет природных ресурсов и убивающая свою экономику – от авиационной промышленности до сельского хозяйства, способна производить автомобили, по уровню качества сопоставимые с иномарками. Кто-то возразит насчет всеволожского «Форда» или калининградского «Автотора» – но все комплектующие они ввозят из-за границы! А вот «Шеви-Нива» такая плохая именно потому, что собирают ее из российских комплектующих. И чтобы поднять автопром, необходимо поднимать не только экономику, но и социальную, юридическую сферы нашей жизни. Но об этом почему-то никто не говорит…

ЕВГЕНИЙ

P.S. *«Зарулевцы»! С Новым годом! И не забывайте адрес: kolodochkin@zr.ru.*

ПРЕДНОВОГОДНИМ ПОЧТАМТОМ ЗАВЕДОВАЛ
МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Какие машины предпочитают женщины для себя – неужели только маленькие и юркие? И как они относятся к джипам? А могут ли наши дамы определять по виду едущего мимо автомобиля, что за мужчина сидит за рулем? И, наконец, что любят женщины бальзаковского возраста? У нашей «Прекрасной половины» есть ответы на все эти вопросы!

ДАМА, ДАЧА И ДЖИП…

Мария Кубракова

Права я получила около пяти лет назад. Первая машина была «Ниссан-Алмера» – далеко не новая, но в очень приличном состоянии. Легкая в управлении, быстрая, средних размеров. Это был вполне удачный вариант для начинающей. Зимой тоже не возникало проблем: резина хорошая, а потому гололед со снежной кашей не вызывали особых трудностей. Но вскоре, наконец-то, была достроена дача…

Фу-у-у… Поскольку дачные выезды не прекращались и в зимнее время, оказалось, что моя «алмерка» прочно и стабильно застревает на заметенной снегом дороге – вытащить ее оттуда удавалось только с помощью соседских джипов. Шоу, конечно, зрелищное, но не каждый же день! Пришлось задуматься о покупке другого автомобиля – вседорожника.



В силу определенных обстоятельств (вернее – состояния продаваемых неновых машин) выбор пал на «КИА-Спортидж» 2001 года с «автоматом». Это – несомненное достоинство для дамы (макияж подправить и все такое…). При первой встрече автомобиль не произвел особого впечатления. Прежний хозяин гонял на рыбалку и на охоту, так что вид у него был соответствующий. Да и пробный выезд на дорогу тоже не вызвал восторга: после «алмерки» она показалась тяжелой и неуправляемой. К тому же зимняя езда с задним приводом требовала некоторой сноровки. Но одно знаю точно: если не любить машину, она ответит тебе тем же. И потому вместо недостатков стала искать преимущества – и нашла!

Во-первых, более высокая посадка – ты уже видишь не только зад впереди идущей машины, но и то, что делается перед ней. Во-вторых, меньше «подрезают». Наверное, у водителей на подсознательном уровне уже заложено почтительное отношение к вседорожникам – ведь «Спортидж» не выглядит особо внушительно. Наконец, легкая тонировка (легкая – а не глухая!) скрывает вашу женскую сущность. В ряде случаев это очень помогает: дамы за рулем и отношение к ним мужчин-водителей до сих пор – отдельный разговор. Вспоминаю, как впервые выезжала на дорогу со «Спортиджем». Как-никак ощущаешь определенный дискомфорт, а тут какой-то невоспитанный тип начинает сигналить, когда чуть задержишься на светофоре, или лезет прямо перед тобой, не считая даже нужным включить поворотник.

Сейчас, по прошествии времени, мы со «Спортиджем» стали лучшими друзьями. Я с уверенностью паркуюсь, съезжаю на проселочные дороги и, самое главное, езжу на эту самую дачу в любое время года, не опасаясь застрять ни в снегу, ни в грязи. И если вновь появится возможность поменять машину – то снова вседорожник. Только, может быть, что-нибудь посерьезнее?

Я НА НЕМ КАТАЮСЬ…

Алексей Воробьев-Обухов

Да, конечно, природа устроила так, что главное предназначение женщины – продолжение рода человеческого. Но… что потом, когда род уже продолжен, а дама – «ягодка опять»? Тогда женщины бальзаковского и послебальзаковского возраста бросают свои взоры на автомобили, сделанные вовсе не для доставки малышни в садик или школу и не для еженедельного продуктового шопинга, а, если хотите, для демонстрации своей свободы.

Ныне на Западе отмечается рост продаж крутых и прочих «небанальных» машин женщинам старше 45 лет – при этом продавцы говорят, что все чаще эти покупательницы интересуются поголовьем подкапотного табуна, а не числом мест и кубатурой багажника. По словам Лу Лиодори, менеджера по продажам автомобилей «Мерседес-Бенц» из американского Гринвича, буквально толпы «заслуженных» учительниц и медсестер покупают кабриолеты. Правда, красная спортивная машина – пока еще мужская фишка. Но и у женщин появились фантазии о «большой дороге». Более того, продавцы автосалонов и маркетологи отмечают даже, что в качестве клиентов они нынче нередко проявляют лучшую осведомленность. Похоже, с ростом благосостояния автоэмансипация будет охватывать все более молодых дам, еще не «избавившихся» от детей. Скажем, некая американка Дженет Зидрих возит ребятишек в школу на семейном «Линкольне», но… держит в гараже «Мини-Купер» цвета индиго лично для себя: «Это – когда мне хочется получить удовольствие. Я на нем катаюсь».

Мужчины! Поверьте, такая Дженет – далеко не исключение из правил.



АВТОКАСТИНГ

Екатерина Валеева

Порой, встретив на улице роскошный «Брабус» или БМВ, задумаешься – интересно, а каков ее хозяин?.. Жизнь заставила нас, девушек, одним, как бы случайно брошенным взглядом на проезжающий мимо автомобиль определять, кто в нем сидит, какого он возраста и есть ли что «ловить».

...Он останавливается и открывает окно темно-синего «Вольво»-универсала. Еще не произнес ни слова, но, даже не видя его правой руки, можно с уверенностью сказать: в его багажнике склад подгузников... «Девушка, вы не подскажете, где здесь магазин «Кенгуру»?..» Он хороший и милый муж и отец.

...Визжат тормоза, он останавливается в миллиметре от огромной лужи, грозящей окатить с ног до головы всех прохожих. На капоте этой обычной с виду «шестерки» или «девятки» нарисовано что-то типа дракона, из салона доносится музыка в стиле «гараж». Он выходит и многозначительно смотрит: глаза – в сторону, вниз, наверх. Старый приемчик! Ему около двадцати, и он искренне считает, что с такой тачкой к его ногам упадут все девушки. Он «крутой чувак», но мог бы и не выходить.

...Он давно не мальчик и спокойно едет за рулем старенького, но ухоженного «Ниссана» или «Волги», пропускает новичков и не обращает внимания на лихачей. Он – «бывалый», почти с трехзначным стажем. Пятьдесят на пятьдесят, что свободен. В любом случае – надежен и снисходителен. Девушки, кому подходит – налетайте!

...Он паркуется на красном «Форде». Весь такой симпатичный и аккуратный. Выходит и тихо закрывает за собой дверь. Тут два варианта. Первый – он «парень что надо» с хорошим чувством юмора и самоиронии – с такими всегда весело и интересно. Второй – он подходит к пассажирской двери, открывает ее, и оттуда появляется достаточно красивая особа в туфлях и помадой под цвет машины. Он «подкаблучник», но, к сожалению, уже занят.

...Он хмуро смотрит из окна своего «Паджеро» или любого другого джипа. Чаще всего в солнцезащитных очках. Он «просто крутой». Как правило, в самом расцвете сил по возрасту. Либо очень высок и могуч, либо едва дотягивает до метра шестидесяти. Это можно выяснить, только выманив его из своего убежища. Но прежде чем сделать это, милые девушки, вспомните, что говорят о мужчинах с большими машинами.

...Он несется по крайней левой на черном БМВ с «блатными» номерами, возможно, с мигалкой, обгоняя всех и вся. Не тонированы разве что боковые зеркала. Руль держит двумя пальцами. Ему около тридцати, он уже генеральный директор, наслаждается «дольче витой» и предпочитает платиновых блондинок модельной внешности. Он – «суперкрутой». С такими сложно, но если они попадутся в женские сети, то серьезно.

...Он едет небрежно, машина не первой свежести и на некоторых можно увидеть название известной фирмы или шашечки. Это – таксисты или «рабочие лошадки». Простые рубахи-парни среднего возраста, на которых можно положиться, но ждать золотых гор не стоит. Чаще всего они уже женаты и целый день мечтают о семейном ужине. В другом, худшем случае вы попали на любителей «съема».

...Серая или серебристая «Октавия», «Фабия» или «Дэу» идеально припаркована около «Ашана» или «Метро». Он помогает маме нести сумки с продуктами и пристегивается ремнем безопасности. Это «домашний мальчик» для спокойного времяпрепровождения. Кому-то он может показаться скучным и банальным, зато он романтик, а потому вы гарантированно получите букетик цветов на 8 Марта.

...Он едет на зеленом «Мини» или красном «Жуке»... Осторожно, это... женщина! Они не поддаются классификации, и от любой из них можно ожидать всего, чего угодно...

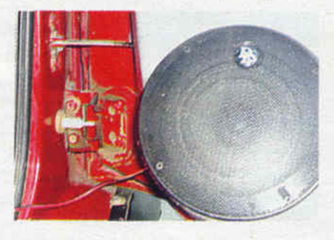
Как бы то ни было, в жизни часто оказывается, что случайно брошенного взгляда далеко не достаточно, чтобы определить, кто на самом деле скрывается за ярким цветом или модным дизайном. Так что, обращая внимание на машину, не стоит забывать, что самое главное у нее всетаки под капотом...

В. ПШЕНКОВ,
Дубовка Волгоградской обл.

У знакомого на **ВАЗ-2110 в модуле зажигания** отказала «половинка», отвечающая за второй и третий цилиндры. Восстановили работоспособность без лишних трат: в гараже нашелся старый модуль, в котором тоже работала половина. Дополнительными проводами мы подали питание со штатного разъема «родного» модуля на модуль-донор и провод управления второго–третьего цилиндров. Дополнительный модуль закрепили рядом, на кожухе вентилятора, корпус надежно заземлили. На всякий случай сделали это и со свободными катушками. Мотор отлично заработал.

А. УШАКОВ,
с. Орлов-Гай Саратовской обл.

На моей **«Газели» не предусмотрено включение света** в салоне при открытых дверях. Я решил эту задачу просто (см. фото): выключатели («лягушки») закрепил



на нижних петлях передних дверей так, что шток выключателя при закрытой двери упирается в половинку петли. К выключателям подсоединил передний плафон освещения – так, что они разрывают «минусовую» цепь лампы, идущую на «массу».

В. ЛАЗАРЕВ,
Тольятти

Дополнительно защитить от воды и грязи **моторный отсек ВАЗ-2110** несложно. Я использовал для этой цели дверной уплотнитель (см. рис.). Дополнительно отрегулировать замок капота не представляет трудностей. Результатом доволен.



ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Лучшим в этом номере мы нашли совет Виктора ЛИСОГО из Архангельска. Полагаем, не только владельцы «шеви-нив» оценят остроумное решение хорошо известной проблемы.

Родился в 1963-м в Архангельске. В школьные годы познакомился с журналом «За рулем», ремонтируя первый мопед. За ним последовали мотоциклы. Автомобили – значительно позже, но немало довелось поколесить на ВАЗ-2104, «Фольксвагене-Т4», «Соболе», «Ниве», «Шевроле-Ниве». Обслуживал и ремонтировал в основном сам, но журнал был для меня отличным теоретическим, да и практическим подспорьем. Современный автомобиль – продукт массового производства, далеко не всегда отвечающий запросам конкретного владельца. Это справедливо даже для иномарок, не говоря о российских автомобилях, каждый из которых предоставляет автолюбителю широчайшее поле для творчества. Надеюсь, мой способ фиксации крышки багажника будет интересен и другим.

Виктору Лисому редакция выплатит премию 5000 рублей, а компания Zoom Energy Corp вручит набор зимней серии от Turtle Wax: «Размораживатель стекол», «Размораживатель замков + ПТФЭ», «Быстрый запуск», «Спрей силиконовый».







На «Шеви-Ниве» поднятая крышка багажного отсека фиксируется **крючком и петлей**, что в эксплуатации **неудобно**. Для этой цели я воспользовался мебельным магнитом в пластмассовом корпусе с двумя проушинами (см. рис.). Магнит прикрепил двумя саморезами к пластмассовой обивке салона – она тонкая, поэтому понадобились скобки под саморезы. А в углу крышки багажника двумя саморезами закрепил стальную пластинку – без скобок, так как пластмасса толстая. Магнит на прокладках установил так, что к его рабочей плоскости пластинка хорошо прилегает – и фиксация получается надежная.

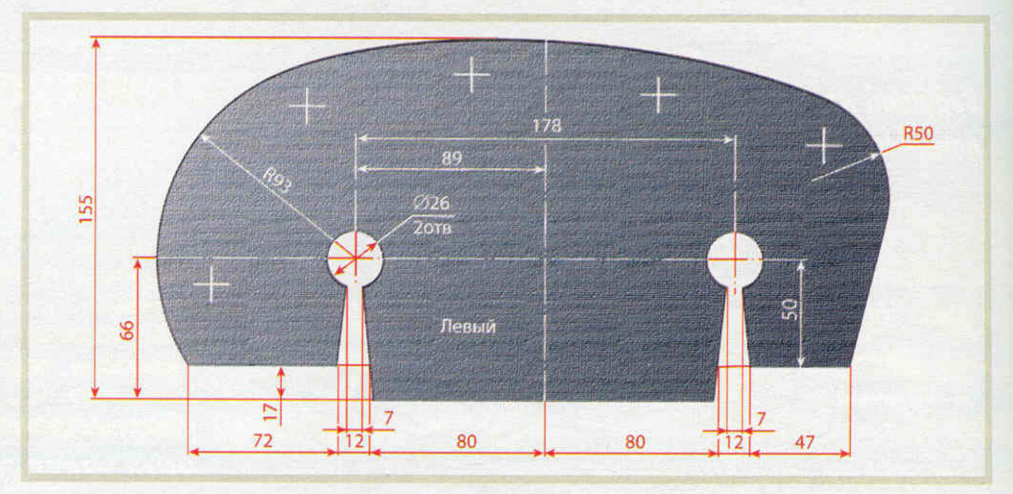


От отдела эксплуатации

Не сомневаемся в эффективности этого решения. Удобно! Подняли крышку – и она мгновенно зафиксировалась. Дополнительные затраты ничтожные. Вероятно, такую несложную конструкцию мог бы освоить и завод-изготовитель.

А. ДРАГУНОВ,
Сосенский Калужской обл.

В передних подкрылках **«Нивы»** есть **проемы**, через которые крепятся верхние рычаги подвески. Чтобы брызги воды, грязи и т.п. не попадали из-под колес в эти проемы, я закрыл их чехлами, вырезанными из камеры грузовика (разумеется, можно использовать любую подходящую листовую резину). Закрепил скобками из мягкой проволоки к просверленным в подкрылках отверстиям.



ЛЕДНИКОВЫЙ ПЕРИОД

Победитель 33-го тура конкурса знатоков автомобиля – Роберт КЛЕПИКОВ из Москвы получит премию 6000 рублей.

Незавидна участь того, кто впервые столкнется с загадкой, описанной в задаче. Вот как лейтенант ГАИ из Подмосковья описал свои злоключения – заметьте, совершенно без прикрас.

«…Под утро снег потемнел, набух. Я завел служебную «девятку» и отправился на дежурство, но вскоре мотор встал. Я осмотрел провода, свечи, трамблер… и «на удачу» включил стартер. Мотор легко завелся, и я поехал. Только рано радовался. Километра через три-четыре все повторилось. Теперь я проверил бензонасос. Неисправностей не обнаружил. Но вот включил стартер – и мотор отлично завелся. Думаете, ненадолго? Правильно. Он снова встал. И только теперь, когда возникла перспектива чистить под дождем карбюратор, я заметил, что с воздухоприемника соскочил гофрированный патрубок. Непорядок! Поставил его на место – машина просто птицей полетела. Вот только двигатель вскоре опять встал. Открываю капот, а патрубок снова соскочил. «Так вот, значит, где собака зарыта!» – подумал я, наконец-то примотав патрубок намертво. Действительно, больше мотор не глох.

С того дня запомнил: в карбюратор должен поступать достаточно теплый воздух.

Победитель нашего конкурса тоже поведал занятную историю о «заколдованной низине», в которой пролегало некое шоссе. При холодных туманах там обычно и глохли моторы у водителей, забывших про подачу теплого воздуха. В числе пострадавших и наш призер.

Но как же некоторые ездили в сильный мороз без патрубка – и вроде горя не знали? Дело в том, что в этом случае влажность обычно невелика: вспомните ясное небо при антициклонах, сухой воздух, морозец! А ключик к нашей задаче – туман. Иначе говоря, относительная влажность воздуха на уровне 100%.

Туман, роса – признак того, что воздух с относительной влажностью 100% охладился, излишки влаги конденсируются. Вот это и происходит в карбюраторе: скорость потока в некоторых зонах, например, в малых диффузорах и в щелях между кромками дроссельной заслонки и стенками, – огромная, из-за чего резко снижено статическое давление воздуха и его температура. Если температура воздуха под капотом близка к нулю, то кромки дроссельной заслонки и малые диффузоры, слабо связанные с корпусом (теплообмена почти нет!), выхолаживаются до отрицательных значений – в этом помогает им (особенно дроссельной заслонке) еще и испарение бензина. Пока воздух холодный, но сухой – полбеды. А вот если относительная влажность близка к 100%, вполне возможно, что на промороженных деталях начнет нарастать лед. При этом какую-то роль играет и влага, с картерными газами через систему вентиляции поступающая в карбюратор. Несмотря на близость к теплому корпусу, ледяные пробки разрастаются, карбюратор перестает работать, мотор глохнет. Но после его остановки, когда уже нет воздушного потока, пробки быстро тают: через несколько минут можно заводить!

В принципе, если бы корпус карбюратора не был нагрет двигателем, обмерзать могли и некоторые другие элементы, например, в системе холостого хода. Ведь скорость потока вблизи «сопла», регулируемого иглой «Озона», очень большая – почти скорость звука.

Конечно, если в карбюратор снова подавать влажный и холодный воздух, картина будет повторяться. Сказанное прежде всего важно для владельцев старых моделей автомобилей, на которых заботиться о температуре воздуха обязан сам хозяин. На некоторых более поздних версиях начали устанавливать автоматические терморегуляторы, поддерживающие температуру 30–40°C. Тут важно, чтобы они исправно выполняли свои функции. Если, как в примере с лейтенантом, соскочит патрубок подачи теплого воздуха, что толку в «автомате»? Между прочим, отмечались случаи, когда при высокой влажности воздуха, имеющего небольшую положительную температуру (градусов примерно до пяти), карбюраторы тоже замерзали.

Большинство полученных нами ответов (и очень лаконичных, и развернутых) считаем достойными положительных оценок. Ну разве что за исключением нескольких курьезных предположений, которые на сей раз опустим, как явно несерьезные. Ну не может, извините, увлажнившийся воздухофильтр… перекрыть подачу воздуха так, что перед карбюратором появляется «вакуум»!

Тем не менее мы благодарны всем, кто нам написал, а Роберта Клепикова поздравляем с победой в этом туре конкурса.



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА ТРИДЦАТЬ ШЕСТАЯ

«МОРЖИ»

Вот что учудил наш лихач Афанасий. Когда в декабре лежал на озере крепкий лед, почти без снега, Афоня посадил в свой УАЗ соседку и повез развлекать. Съехали на лед… Занос влево, вальсирование вправо – покуражился лихач всласть, наслушался восторженного визга! И был бы в глазах барышни героем, кабы не проклятая забывчивость: в одном месте была длинная полынья, затормозить до которой не удалось, как и свернуть в сторону. Искупались. К счастью, было неглубоко…

Вот вы и скажите, что лучше в подобных ситуациях – тормозить или отворачивать? Предполагаем, что дистанция до препятствия уже близка к аварийной, но шофер опытный – умеет правильно тормозить, рулить и т. д.

Интересный вопрос?!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 января 2006 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите паспортные данные, дату и место рождения, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

КОГДА ГАИ НЕ В ТЯГОСТЬ



http://wilych.narod.ru/auto/GIBDD

«Если в результате посещения этого сайта вы будете чувствовать себя более уверенно в общении с ГИБДД, если вы перестанете бездумно «давать на лапу» инспекторам ДПС, если вы перестанете бояться составляемых на вас протоколов и выносимых постановлений, а сумеете грамотно и законно отстаивать свою правоту – значит я не зря тратил свое время», – что ж, цели автора страницы, безусловно, благородны. Для их воплощения пришлось собрать из разных источников массу информации.

На сайте разобраны самые болезненные ситуации: разворот через две сплошные, выезд на трамвайные пути и встречную полосу, уплата штрафа на месте. Само собой, не забыты тонированные стекла и езда подшофе. Но немало и неожиданных вопросов. Например, что делать, если ваша машина пострадала из-за плохого дорожного покрытия; как быть, если автомобиль обворовали на штрафстоянке; должен ли быть опломбирован огнетушитель при прохождении техосмотра и даже чем грозит календарь в виде талона ТО под стеклом.

Многие проблемы ныне решаются цивилизованным путем – в судах. Тем, кто чувствует себя невиновным и готов бороться, стоит почитать, как это делают профессиональные адвокаты. Конечно же, помимо такого рода информации на сайте есть сугубо официальные документы – ГОСТы, постановления Правительства и приказы МВД. Но даже если вы за долгие годы езды не попадались в руки инспекторов благодаря образцовой езде, все равно найдете здесь кое-что для себя. Я имею в виду советы по регистрации автомобиля и уплате транспортного налога. Напоследок распечатайте карманную таблицу штрафов – так, на всякий пожарный…

КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

http://www.toyota-club.nm.ru

Знатоки говорят, что клубная жизнь в России сегодня чуть ли не одна из самых ярких в Европе. Судить о танцевальных заведениях не берусь, а вот виртуальные объединения автомобилистов русскоговорящей части Сети действительно на высоте. Очередной пример – один из клубов поклонников, пожалуй, самой популярной японской марки «Тойота». С момента его создания в 2001



году удалось накопить огромное количество материалов, превратив сайт во внушительный дайджест. В общей сложности здесь собрано более полутора тысяч статей!

Конечно, в первую очередь данный ресурс будет интересен владельцам «тойот», поскольку изобилует информацией по ремонту и обслуживанию. Причем разделения на «правильные» и «неправильные» (с левым расположением руля) нет – здесь все равны.

Как и положено хорошему клубу, меню тут разнообразное. Кликнув на ссылку «Опыт эксплуатации и описания моделей», я вдруг наткнулся на невиданный доселе словарь – приморско-русский. Из него узнал, что «сякэн» – техосмотр, а «Марчелло» – модель «Марк-2». Собираясь почитать отзывы владельцев, обнаружил по соседству целый «талмуд» с их приключениями на дорогах России. Каких маршрутов здесь только нет! Чехия – Москва, БАМ – Колымский тракт, Уссурийск – Санкт-Петербург…

Но окончательно покорил меня раздел под № 6 под скромным названием «Публикации». О «Тойоте» тут ни слова. Зато масса интересной публицистики. Вот уж не ожидал увидеть на сайте, посвященном «Тойоте», материалы под названиями «Почему Россия не Америка», «Мифы войны 1861–1865 гг.» или «Манипуляция Сознанием». Похоже, и правда, «тойоты» редко ломаются, раз столько времени на чтиво остается!

ДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

http://www.airbrush.ru

Сегодня выделяться из толпы модно. Купить нестандартный аксессуар к деловому костюму не проблема. А как быть с серийной машиной? Можно превратить ее в штучную, расписав лакокрасочное покрытие. Наберите в адресной строке вышеуказанные координаты, и вы сможете узнать об этом направлении в современном искусстве если не все, то очень многое.

Название «аэрография» пошло, собственно, от главного инструмента художника – аэрографа. По сути, это пульверизатор, позволяющий точнее регулировать распыление краски. Разглядывая галереи работ разных ателье, трудно поверить, что рисунки нанесены при помощи этого нехитрого, на первый взгляд, устройства. Портреты красавиц, простреливающие кузов молнии, оскал хищников на полированных боках автомобилей…



Хотите подарить своей машине «татуировку»? Остановить вас может лишь одно – цена. Профессионалы берут за свою работу дорого. Например, за несложную «раскраску» одной детали просят, как правило, не меньше 500 долларов. Точные расценки каждый мастер оговаривает с клиентом отдельно, поскольку запросы отличаются как небо и земля. Причем в прямом смысле: кому-то хочется «одеть» в камуфляжную форму УАЗ (готовьте около 4000 у.е.), а кому-то превратить в тигра… персональный самолет! Подозреваю, в последнем случае цена возрастает не на одну сотню долларов.

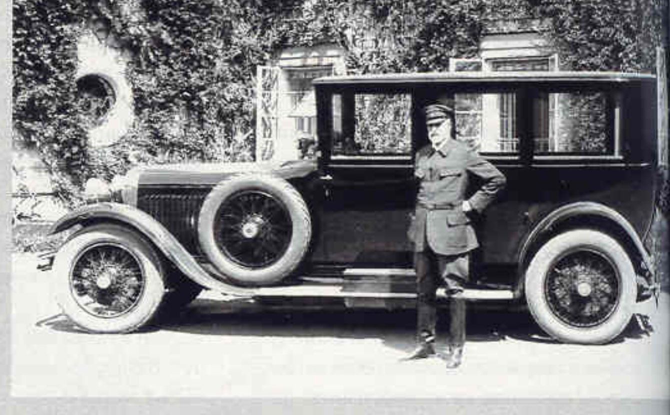
Почему так дорого? Недешевы расходные материалы – в случае с УАЗом их доля в конечной сумме достигает 20%. Ну и, конечно, талант художника, который во все времена оценить денежными знаками было непросто...

По сети бродил **МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ**

«Шкоду-Популяр» выпускали в 1934–1938 гг. с моторами мощностью 20–28 л.с. и трехступенчатой коробкой передач, сблокированной с задним мостом. В 1936-м автомобиль занял второе место в своем классе в престижном ралли «Монте-Карло».

ЗНАК ЧЕШСКОГО ИНДЕЙЦА

Сергей Канунников



«Шкода-Испано-Сюиза» была оснащена 100-сильным шестицилиндровым мотором рабочим объемом 6,6 л. Первый экземпляр получил президент Чехословакии Масарик.

Пожалуй, каждая фирма, просуществовавшая много лет, располагает занимательной историей – этакой легендой, связанной с ее рождением. Есть она, конечно, и у чешской «Шкоды», отмечающей в этом году вековой юбилей своего автомобильного производства.

В конце позапрошлого века, в 1894 году, житель маленького городка Млада-Болеслав 26-летний Вацлав Клемент купил новый немецкий велосипед. Как и многие молодые европейцы, был он в то время заядлым поклонником велоспорта, участвовал в соревнованиях. Но новая машина оказалась на редкость ломкой. Клемент написал гневное письмо представителю фирмы в Чехии, а в ответ получил требование… писать по-немецки. Возмутившись, Вацлав решил сам перебрать покупку, благо отлично разбирался в велосипедах, хоть и зарабатывал на жизнь торговлей книгами. А потом пришло и другое решение – строить двухколесные машины. В компаньоны взял тезку – Вацлава Лаурина, механика из городка Турново. Компанию партнеры назвали «Лаурин-Клемент», а велосипеды стали продавать под маркой «Славия».

Компаньоны старались идти в ногу со временем и в 1899-м пристроили на велосипед небольшой французский моторчик, положив начало производству мотоциклов. Через год из мотоциклетных деталей построили четырехколесный двухместный экипаж, а в 1905-м – 100 лет назад – уже настоящий автомобиль, названный «Лаурин-Клемент тип А». Обкатав машину, в апреле 1906-го ее представили на Пражском мотошоу.

Понадобилось совсем немного времени, чтобы фирма «Лаурин-Клемент» стала крупнейшим производителем мотоциклов (1907 г.), а вскоре и автомобилей в Австро-Венгрии. Наряду с несколькими моделями легковых машин понемногу стали выпускать небольшие грузовики и автобусы. Автомобили экспортировали в Германию, Великобританию, даже Новую Зеландию и Японию. Кстати, примерно треть выпускаемых авто продавали в России.

Маленькая велосипедная фабрика превратилась в солидный по тем временам завод. В 1911-м «Лаурин-Клемент» даже приобрела фирму РАФ. Нет, к Риге предприятие «Рейхенберг Аутомобиль Фабрик» отношения не имело – оно располагалось в городе Либерец и выпускало легковые автомобили и фургоны. После Первой мировой компания из Млада-Болеслава, помимо легковых машин,



«Лаурин-Клемент тип А» – первый автомобиль из Млада-Болеслава. С 1905 по 1907 год построили минимум 44 машины с 7-сильным литровым мотором.



Автобусы на шасси «Шкода-706N» с 110-сильным мотором (существовала версия, работающая на природном газе) строили в 1940–1944 гг.

Всего три спайдера и два купе модели 1100 OHC выпустили в 1957–1960 гг. Открытый автомобиль, участвовавший во многих престижных гонках, достигал скорости 200 км/ч.

грузовиков и автобусов, была известна и иными изделиями. Например, 450-сильными авиационными моторами V12. Их делали по лицензии «Лоррен-Дитрих». В России же, особенно в южных губерниях, больше знали моторные плуги «Эксельсиор». Это была машина длиной 9 метров с двумя огромными (диаметр 2,2 м) колесами, оснащенная 80-сильным мотором объемом 14,5 л. Но после октября 1917-го партнерские отношения с Россией надолго прервались.

Сокращение рынков сбыта было не единственной проблемой «Лаурин-Клемент». Фирма выпускала все более мощные и дорогие автомобили, а покупателей, особенно после войны, оказалось немного. Например, в 1922-м заводы Чехословакии построили всего около 10 тысяч автомобилей, из них половину – легковых. И не было ничего удивительного, что три года спустя предприятие, основанное двумя Вацлавами, стало частью компании «Шкода» – большого машиностроительного концерна в Пльзене, основанного в 1869-м.

У «Шкоды», конечно же, тоже есть своя легенда, связанная с ее известной ныне во всем мире эмблемой. Крылатая стрела родилась из… изображения профиля индейца в головном уборе из перьев. Основатель пльзеньского предприятия Эмиль Шкода, путешествуя по Америке, якобы познакомился с индейцем, привез его в Чехию и оставил жить в своей семье.

Автомобильная биография «Шкоды» началась годом раньше покупки «Лаурин-Клемент». С 1924 года в Пльзене по французской лицензии собирали роскошные авто «Шкода-Испано-Сюиза». И до 1928-го сделали около 50 машин с разными



В 1966–1969 гг. построили 1403 «Шкоды-1000 MBX». Мотор мощностью 48 л.с., расположенный сзади, разгонял автомобиль до 125 км/ч.



Двигатель «Шкоды-130 RS» объемом всего 1,3 л развивал 115–120 л.с. В 1970-х на этапах Кубка дружбы по ралли и кольцевым гонкам автомобиль был грозным оружием чехословацкой команды.

кузовами, в том числе построенными уже в Млада-Болеславе.

Под крылом «Шкоды» завод, основанный Лаурином и Клементом, обновили. Модельный ряд – тоже, запустив в производство в том числе и недорогие компактные автомобили. Впрочем, под маркой «Шкода» делали самые разные машины: от небольшого «Популяра» до престижного «Суперба», а еще грузовики, автобусы, военную технику, которой с 1938 года, когда Чехословакию оккупировал Гитлер, стали уделять особое внимание. Специально для Восточного фронта с участием Фердинанда Порше построили своего рода гибрид грузовика и трактора на огромных металлических колесах. С августа 1939-го завод вошел в состав германского «Рейхсверке Герман Геринг АГ».

В самом конце войны, 9 мая 1945-го, немецкая авиация разрушила завод в Млада-Болеславе. Но уже в том же году там понемногу начали собирать предвоенную «Шкоду-Популяр» и в 1947-м построили 5334 легковых автомобиля. Совсем, кстати говоря, немало. Скажем, в СССР в том году выпустили 9622 машины. Тогда же в Пльзене начали и производство «Шкоды-1101» – модернизированной версии предвоенного «Популяра», а также модели «Суперб» с измененным дизайном. В социалистической Чехословакии подход к модельному ряду, конечно, стал иным. Сняли с производства представительский «Суперб», родстеры на базе моделей 1101 и 1102 предназначались в основном для экспорта. Из почти 1900 открытых машин модели 1102 лишь три продали в Чехословакии. Да и вообще в 1952-м в стране новые автомобили купили лишь… 53 человека, остальные расходились по партийным и государственным структурам. Интересно, что в 1951–1952 гг., во времена максимальной централизации национализированной промышленности, на заводе «Шкода» было собрано около 2100 автомобилей… «Татра».

В первые послевоенные годы чехословацкие автомобили довольно широко экспортировали, вплоть до Австралии (!). Но с пятидесятых их стали поставлять в основном в соцстраны. В СССР еще в середине 1960-х в скорой помощи работали универсалы «Шкода-1200». Особым уважением советских водителей-дальнобойщиков пользовались седельные тягачи «Шкода». Машины, ценимые за комфорт и надежность, делал завод… ЛИАЗ. Совпадение с советским названием случайное, «Либерецким Автозаводом» стали называть бывший РАФ, купленный фирмой «Лаурин-Клемент» в 1911-м. А еще марка «Шкода» в СССР была знакома по железнодорожным локомотивам, троллейбусам. Нынче это подразделение к «Шкоде-Авто» отношения не имеет.

Легковые машины из Млада-Болеслава после 1960-х к нам не экспортировали, но спортивные версии «шкод», ведомые опытными и умелыми пилотами, доставляли немало неприятностей советским раллистам на этапах Кубка дружбы соцстран.

Нынче мы знаем совсем другую «Шкоду». Лишь имена моделей напоминают о долгой и интересной истории фирмы, которую больше века назад, купив неудачный велосипед, начал книготорговец Вацлав Клемент… □



«СПЕКТРА» ВЫХОДИТ В ЛЮДИ

Москва. Последний день октября. Лужицы вокруг автосалона КИА-Моторс, что на Большой Тульской, затянуты хрупким ледком. Середина дня понедельника – не самое лучшее время для экскурсий по автосалонам и знакомства с новинками автопрома. И тем не менее…

Мужчина лет тридцати с интересом осматривает «КИА-Спектра»:

– Так ее теперь в Ижевске собирают? Надо же! – Альберт (так зовут потенциального покупателя) произносит это то ли с удивлением, то ли с недоверием.

Менеджер любезно приглашает его в салон машины. Далее обычное: клиент крутит ручки, проверяет, как работают замки, затем перемещается на заднее сиденье. И здесь уже не скрывает удовлетворения:

– Машина нам нужна, как говорится, для семейного пользования. Наша маленькая, юркая, всем вроде бы устраивала. Но дочери подросли – на заднем сиденье в В-классе уже тесновато. А в «Спектре», по первым ощущениям, такой проблемы не существует – как дома на диване.

– Решили, что берете этот автомобиль?

– Не окончательно. Придем еще с женой – ее мнение, сами понимаете, немаловажно. Но соотношение цены и класса радует.

Примерно так же рассуждали и другие посетители, с которыми мы общались. Приятная цена, просторный салон. Правда, были и те, кто скептически отзывался об ижевской сборке. Как говорится, наследие прошлого. От него «Спектре» еще придется открещиваться. Но, как сообщили нам в компании SOKIA, первые результаты продаж подтвердили прогнозируемый высокий спрос на новый автомобиль.

– Его ждали, он явно востребован на рынке, – сказал генеральный директор SOKIA Евгений Козлов. – Думаю, мы удачно спланировали момент выхода модели на рынок, учитывая сезонный рост спроса и возникший у нас в последнее время дефицит на недорогие иномарки.

Повышенный интерес к автомобилю подтверждают и в других автосалонах. Вадим Шаров, директор по продажам F & C Trading – московского дилера SOKIA, сообщил, что только за последнюю неделю на KIA Spectra записалось около ста человек:

– Достойное качество автомобиля и агрессивная рекламная кампания SOKIA позволят KIA Spectra серьезно потеснить Renault Logan и побороться за покупателя с Ford Focus.

Автомобили предлагают в четырех комплектациях: «норма» – $11 500, «стандарт» – $12 220, «оптима» – $13 320 и «премиум» – $14 320.

Гарантийный период на основные номерные и другие важнейшие детали составит 36 месяцев или 100 тыс. км пробега. Межсервисный пробег определен в 15 тыс. км, а расценки на ТО и сервисные работы будут строго регламентированы.

«911» – С ПОЛНЫМ ПРИВОДОМ

На российский рынок вышли полноприводные «Порше-911 Каррера 4» и «Порше-911 Каррера 4S» с кузовами купе и кабриолет. У всех «четверок» с каждой стороны на 22 мм расширены задние крылья – для колес увеличенного размера. Многодисковая вискомуфта в зависимости от дорожных условий передает на передние колеса от 5 до 40% крутящего момента. Система стабилизации PSM обрела новые функции. Она предварительно повышает давление в гидравлической системе тормозов, устраняя зазор между колодками и дисками, и обеспечивает экстренное торможение. Цена базовой комплектации «Каррера 4 купе» – от 107 тысяч евро, кабриолета – от 120; заряженная 4S стоит от 120, а 4S кабриолет – от 133 тысяч евро.



«АУТЛЕНДЕР» ДЕШЕВЛЕ НА $1500

Российский дистрибьютор Mitsubishi Motors «Рольф Холдинг» объявил о том, что на $1500 снижает розничные цены на этот популярный вседорожник. А это значит, что отныне «Аутлендер» можно приобрести по цене от $27 150 – версия Invite с 2-литровым двигателем мощностью 135 л.с., в солидной комплектации. Она включает ABS, 16-дюймовые легкосплавные колесные диски, боковые зеркала заднего вида с электроприводом и подогревом, задний спойлер, противотуманные фары, 2 подушки безопасности, подогрев передних сидений, кондиционер и центральный замок.



АВТОМОБИЛИ МЕСЯЦА



«НИССАН Х-ТРЕЙЛ» в классе вседорожников представляет директор управляющей компании «Ниссан мотор РУС» г-н Тору Сайто.

Нам было очень приятно узнать, что за последний год Nissan X-Trail стал вседорожником № 1 на российском рынке 4х4. Этому есть объяснение. X-Trail – автомобиль, в котором отразился 50-летний опыт нашей компании в конструировании полноприводных автомобилей с учетом новейших разработок по управляемости и безопасности. X-Trail позволяет почувствовать азарт скорости и власть над бездорожьем. Разгон автомобиля до 100 км/ч за 9,9 с и максимальная скорость более 190 км/ч (с двигателем QR25 объемом 2,5 литра) делают его еще и самым динамичным компактным вседорожником.

Нашим покупателям в России мы предлагаем девять вариантов комплектации (три разных двигателя) и несколько уровней оснащения по цене от 29 900 долл. По результатам 9 месяцев этого года наиболее продаваемый вариант комплектации (он же максимальный) – X-Trail 2.5L Elegance с АКП, стоимостью 39 930 долларов.



«ШЕВРОЛЕ-ЛАЦЕТТИ» представляет Янош Эндрусак, менеджер по продажам и маркетингу марки «Шевроле» в России.

Lacetti – функционально гибкий и хорошо оснащенный автомобиль по разумной цене. Он удачно сочетает в себе итальянский дизайн и надежные технологии, что, конечно, оценили покупатели во многих странах, в том числе и в России (за 9 месяцев продано свыше 5 тысяч таких машин). Наибольшей популярностью здесь пользуется седан с двигателем 1,6 л и механической коробкой. В базовую комплектацию входят усилитель руля, 2 подушки безопасности, ABS, 2 передних стеклоподъемника, зеркала с электроприводом и обогревом, центральный замок с ДУ, дистанционное управление замком багажника, иммобилайзер, радио с CD-проигрывателем, кондиционер. Стоит такая машина 15 550 долларов.

ПРЕДСТАВИЛИ С РАЗМАХОМ



На российском рынке была представлена обновленная версия «Мазды-6», причем делалось это с размахом, когда каждый дилер предлагал собственную программу. В обновленной «Мазде», которая приобрела более динамичный облик, затемнены передние фары, усилена конструкция кузова и повышена шумоизоляция (подробно об этом мы рассказали в № 10 ЗР за этот год).

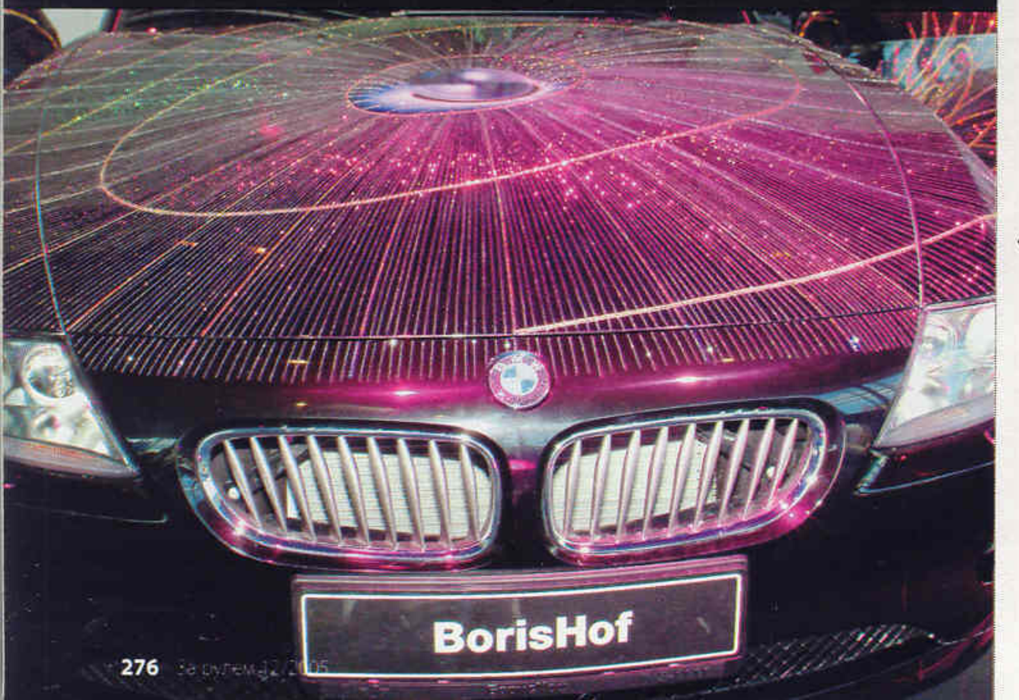
Машину предлагают в трех комплектациях: хэтчбек, универсал и седан с тремя вариантами двигателей – 1,8, 2 и 2,3 литра, причем для более мощных предусмотрена и шестиступенчатая коробка. Цена нынешней «Мазды-6» – от 23 400 долларов.

КЛИЕНТ БАНКА «АВАНГАРД»

Банк «АВАНГАРД» привлек около 3 млн. евро на западном финансовом рынке для финансирования своего клиента – компании «Автотормаркет», которая входит в холдинг «Автотор». Средства эти направляются на оплату поставок автомобилей KIA. Общий же объем привлеченных банком капиталов для финансирования компании составил около 8 млн. евро. «Автотор», крупнейший в России дистрибьютор КИА, намерен в будущем году значительно увеличить поставки корейских автомобилей как по прямому импорту, так и собранных на предприятии в Калининграде.

ЮВЕЛИРНЫЙ БМВ

Компания «БорисХоф», официальный дилер БМВ, и дизайн-студия «Владыка» инкрустировали БМВ-Z4. На это ушло около полумиллиона кристаллов «Сваровски». Над украшением автомобиля два месяца трудилась команда из 50 человек. Рекорд по инкрустации наибольшим количеством кристаллов (420 000) занесен в российское издание Книги рекордов Гиннесса. Сверкающий Z4 продан с аукциона за 130 тысяч евро.



РИСУЮТ НА... СААБЕ

СААБ приобщается к современному искусству. Бывший «авиатор» доверил расписать панели своего автомобиля именитому американскому дизайнеру Кариму Рашиду. В готовом виде «СААБ 9-3 Конвертибл» выставили в Галерее Гари Татинцяна в Москве. Всего создано несколько эскизов цветового оформления кабриолетов СААБ, в которых отразился и характер марки, и ее авиационное прошлое, и авторский стиль дизайнера.



СЮРПРИЗЫ ТАГАЗА

В салонах официальных дилеров ТагАЗа действует специальное новогоднее предложение на «Хёндэ-Соната». Все покупатели этих машин в любой комплектации получают в подарок комплект зимних шин. Те же, кто выбрал машину с двигателем 2,7 л, смогут бесплатно установить на свой автомобиль аксессуары и дополнительное оборудование на сумму до 2600 долларов. В «новогоднем» списке также охранная система с обратной связью, механическое противоугонное устройство, парктроник, легкосплавные диски и комплект оснащения автомобиля для зимней эксплуатации. Предложение действительно до 1.01.2006 г.

«СОКИЯ»: 40+25

Входящая в группу СОК компания SOKIA, официальный дистрибьютор корпорации KIA в России, до конца года планирует завершить внедрение корпоративных стандартов KIA Motors среди своих дилеров. Согласно обязательствам перед корейской стороной, в этом году компания должна открыть в России до 40 центров сертифицированных дилеров. В 2006 году к ним прибавится еще 20–25.

НОВЫЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ – СРЕДНИЕ ЦЕНЫ В МОСКОВСКИХ АВТОСАЛОНАХ

Модель	Тип кузова	Тип двигателя-число цилиндров-рабочий объем-мощность	Средняя цена
ВАЗ			
"Калина" ВАЗ-11183	С	В4-1596-59	9200
ВАЗ-21047	У	К4-1452-52,5	5000
ВАЗ-21053	С	К4-1452-52,5	4500
ВАЗ-2106	С	К4-1569-54,8	4200
ВАЗ-21074	С	К4-1569-54,8	5000
ВАЗ-21093i	Х	В4-1499-57,2	6600
ВАЗ-21101	С	В4-1596-59	8100
ВАЗ-21102	С	В4-1499-57,2	7600
ВАЗ-21103	С	В4-1499-66,7	8100
ВАЗ-21104	С	В4-1596-65,5	8500
ВАЗ-21110	У	В4-1499-57,2	7800
ВАЗ-21112	У	В4-1596-59	8200
ВАЗ-21113	У	В4-1499-66,7	8000
ВАЗ-21114	У	В4-1596-65,5	8700
ВАЗ-21120	Х	В4-1499-66,7	7400
ВАЗ-21121	Х	В4-1499-69	7600
ВАЗ-21124	Х	В4-1596-65,5	8600
ВАЗ-21130	Х	В4-1499-66,7	7300
ВАЗ-2114i	Х	В4-1499-57,2	7300
ВАЗ-2115i	С	В4-1499-57,2	7500
ВАЗ-2120	М	К4-1690-58	8800
ВАЗ-21214	У	В4-1690-56,1	7800
ВАЗ-2123	У	В4-1690-58,5	11000
ВАЗ-2131	У	К4-1690-56,1	8300
ГАЗ			
ГАЗ-3102-103	С	В4-2286-96	9800
ГАЗ-3102-121	С	В4-2286-96	8900
ГАЗ-310221	У	К4-2445-66	7900
ГАЗ-31105	С	В4-2286-96	7700
"Газель" ГАЗ-3221	Ма	К4-2286-72,2	10000
"Соболь" ГАЗ-22171	Ма	К4-2286-72,2	10700
"Баргузин" ГАЗ-2217	Ма	К4-2286-72,2	10600
ИЖ			
"Ода" ИЖ-2126-30	Х	К4-1569-54,8	4600
"Ода" ИЖ-21261	У	К4-1569-54,8	5300
"Ода" ИЖ-2717-230	Пк	К4-1569-54,8	6000
КамАЗ			
"Ока" КамАЗ-11113	Х	К2-750-26	3400
УАЗ			
УАЗ-31512	У	К4-2445-55,9	6900
УАЗ-31514	У	К4-2445-55,9	8800
УАЗ-31519	У	К4-2890-70,6	7300
УАЗ-315195	У	В4-2693-96,6	8900
УАЗ-2206	Ма	К4-2445-55,9	7600
УАЗ-31622	У	В4-2693-96,6	13900
УАЗ-3163	У	В4-2693-96,6	15600
УАЗ-3153	У	К4-2890-70,6	9400
УАЗ-3909	Ма	К4-2445-55,9	7500
УАЗ-3962	Ма	К4-2890-72	7600

Цены приведены в долларах США по курсу 1 доллар = 28,62 руб. Раздел включает следующие данные: марка, модель, тип кузова, число цилиндров, объем двигателя (см^3), мощность (кВт). 1 кВт=1,36 л.с.

Обозначения в таблице: В – впрыск К – карбюратор М – мини-вэн Ма – микроавтобус Пк – пикап С – седан У – универсал Х – хэтчбек

ЦЕНЫ НА НОВЫЕ ИНОСТРАННЫЕ АВТОМОБИЛИ

Модель	Тип кузова	Тип двигателя-число цилиндров-рабочий объем-мощность	Средняя цена
"Альфа-Ромео 147 2.0"	Х	В4-1970-114	26800
"Альфа-Ромео 166 3.0"	С	В6-2959-162	49300
"Ауди-А3 1.6"	Х	В4-1595-74	31200
"Ауди-А4 2.0"	С	В4-1984-110	39000
"Ауди-А6 2.4"	С	В6-2393-125	60000
"Ауди-А8 4.2"	С	В8-4172-265	143700
"Ауди-TT 3.2"	К	В6-3189-184	77700
БМВ-118i	У	В4-195-95	30800
БМВ-320i	С	В6-2171-125	37000
БМВ-325i	С	В6-2494-142	49400
БМВ-525i	С	В6-2494-142	64100
БМВ-530i	С	В8-2979-170	86500
БМВ-645i	К	В8-4398-245	126700
БМВ-735i А	С	В8-3600-200	101000
БМВ-Х3 3.0i	У	В8-2979-170	61800
БМВ-Х5 4.4i	У	В8-4398-210	97100
БМВ-М3	К	В6-3246-252	98900
БМВ-М5	С	В10-4999-373	147300
БМВ-Z4 2.0i	Р	В4-1995-110	49400
"Вольво-S40 2.4"	С	В5-2435-125	29900
"Вольво-S60 2.0 Т"	С	В4-1984-132	34900
"Вольво-S80 2.4"	С	В5-2435-125	37100
"Вольво-V50 2.4"	У	В5-2435-103	30700
"Вольво-V70 2.5 Т"	У	В5-2521-154	39200
"Вольво-ХС70 2.5 Т"	У	В5-2521-154	48900
"Вольво-ХС90 2.5 Т"	У	В5-2521-154	61400
"Джип-Чероки 3.7"	У	В6-3701-150	45200
"Джип-Гранд Чероки 4.7"	У	В6-4701-164	60600
"УзДэу-Нексия 1.5 GLE"	С	В4-1498-55	9200
"УзДэу-Матиз 2 DLX"	Х	В3-796-37,5	7200
"Кадиллак-CTS 2.8"	С	В6-2792-156	48900
"Кадиллак-STS 3.6"	С	В6-3564-190	66800
"Кадиллак-SRX 4.6"	С	В8-4565-239	74900
"КИА-Рио 1.6"	С	В4-1599-82	15800
"КИА-Маджентис 2.5"	С	В6-2497-121	20600
"КИА-Карнавал 2.5"	М	В6-2497-121	22300
"КИА-Спортидж Нью 2.0"	У	В4-1975-104	25800
"КИА-Спортидж Гранд 2.0"	У	В4-1998-94	19800
"КИА-Соренто 2.4"	У	В4-2351-102	30000
"КИА-Каренс 1.6"	М	В4-1599-76	16500
"КИА-Церато 2.0"	С	В4-1975-106	18900
"КИА-Пиканто 1.0"	Х	В4-999-46	11200
"Крайслер-Себринг 2.7"	С	В6-2736-149	32100
"Крайслер-Вояджер 2.4"	У	В4-2429-108	36400
"Крайслер-Гранд Вояджер 2.8"	М	В4-2776-110	50000
"Крайслер-300С 3.5"	С	В6-3518-186	55000
"Крайслер-PT Крузер 1.6"	У	В4-1600-85	23200
"Лексус-GS 300"	Х	В6-2995-183	61900
"Лексус-LS 430"	С	В8-4293-216	97900
"Лексус-RX 300"	У	В6-2995-164	56900
"Лексус-LX 470"	У	В8-4664-171	93300
"Ленд-Ровер Дефендер 110 2.5 TD"	У	Д5-2495-90	36500
"Ленд-Ровер Дефендер 90 2.5 TD"	У	Д5-2495-90	33700
"Ленд-Ровер Дискавери 2.7 TD"	У	Д6-2720-140	54200
"Ленд-Ровер Фрилендер 1.8"	У	В4-1796-86	29900
"Рейндж-Ровер 4.4"	У	В8-4398-210	94500
"Мазда-Трибьют 2.3"	У	В4-2261-110	32300
"Мазда-3 1.6"	С	В4-1598-77	17400
"Мазда-3 2.0"	Х	В4-1999-88	23600
"Мазда-6 1.8"	С	В4-1798-88	23400
"Мазда-6 2.0"	Х	В4-1999-88	26900
"Мерседес-А150"	Х	В4-1498-70	25200
"Мерседес-С180 К"	С	В4-1796-105	38000
"Мерседес-С200 К"	С	В4-1998-120	44600
"Мерседес-Е200 К"	С	В4-1998-120	53400
"Мерседес-S500"	С	В8-5461-285	125000
"Мерседес-ML500"	У	В8-4966-225	98700
"Мерседес-G500"	У	В8-4966-225	137800
"Мерседес-CLK200"	К	В4-1796-125	70400
"Мерседес-CLS350"	К	В6-3498-200	106000
"Мерседес-SLK280"	Р	В6-2996-170	78500
"Мицубиси-Кольт 1.5"	Х	В4-1499-81	17100
"Мицубиси-Лансер 1.6 Комфорт"	С	В4-1597-74	15500
"Мицубиси-Паджеро 3.2 GLS"	У	Д4-3200-121	43000
"Мицубиси-Паджеро Спорт 3.0"	У	В6-2972-125	36600
"Мицубиси-Аутлендер 2.0 Т"	У	В4-1997-148	38600
"Мицубиси-Грандис 2.4"	М	В4-2351-111	30800
"Ниссан-Микра 1.2"	Х	В4-1240-48	14200
"Ниссан-Алмера 1.5"	С	В4-1498-66	15200
"Ниссан-Примера 1.8"	У	В4-1769-84	25900
"Ниссан-Максима 3.0 "	С	В6-2988-147	38500
"Ниссан Х-Трейл 2.5"	У	В4-2488-121	33700
"Ниссан-Мурано 3.5"	У	В6-3498-172	56800
"Ниссан-Пасфайндер 2.5 TDi"	У	Д4-2488-128	45300
"Ниссан-Патруль 4.8"	У	В6-4759-180	64100
"Опель-Корса 1.2"	Х	В4-1199-48	12100
"Опель-Астра 1.4"	Х	В4-1389-66	16500
"Опель-Астра Караван 1.6"	У	В4-1598-77	18500
"Опель-Вектра 1.6"	С	В4-1598-74	22000
"Опель-Зафира 1.8"	М	В4-1796-92	21800
"Опель-Сигнум 2.2"	Х	В4-2198-121	32100
"Опель-Мерива 1.6"	М	В4-1595-64	16500
"Пежо-1007 1.4"	У	В4-1360-55	18600
"Пежо-206 1.6"	Х	В4-1587-80	16100
"Пежо-307 1.6"	Х	В4-1587-80	18400
"Пежо-407 1.8"	С	В4-1749-85	25100
"Пежо-407 2.0 SW"	У	В4-1997-80	30200
"Пежо-607 2.2"	С	В4-2179-98	38100
"Пежо-807 2.9"	М	В6-2946-152	44100
"Порше-Бокстер 2.7"	Р	В6-2687-176	66800
"Порше-911 Каррера 3.6"	К	В6-3596-235	116000
"Порше-Каррера GT"	Ка	В10-5700-445	699000
"Порше-Кайенна 3.2"	У	В6-3189-184	66700
"Рено-Меган 1.6"	Х	В4-1598-84	20300
"Рено-Меган 2.0"	С	В4-1998-103	22700
"Рено-Сценик 1.6"	М	В4-1598-84	19000
"Рено-Гранд Сценик 1.6"	М	В4-1598-83	23300
"Рено-Символ AV 1.4"	С	В4-1390-55	11300
"Рено-Кангу 1.4"	М	В4-1390-55	13500
"Ровер-75 1.8"	С	В4-1796-88	28600
"Ровер-Стритвайс 1.6"	Х	В4-1588-80	22100
"Ровер-ZT 260"	С	В8-4601-191	67000
"СААБ 9-3 Лайнер 1.8 LPT"	С	В4-1796-90	27500
"СААБ 9-3 Вектор 2.0 LPT"	С	В4-1985-129	35900
"СААБ 9-5 Лайнер 2.0 LPT "	С	В4-1985-110	35900
"СААБ 9-5 Арк 2.3 LPT"	У	В4-2290-136	41900
"Саньён-Рекстон 2.3"	У	В4-2295-105	34300
"Ситроен-Берлинго 1.6"	У	В4-1587-81	17000
"Ситроен-Пикассо 1.8"	М	В4-1749-85	21400
"Ситроен-С2 1.4"	Х	В41360-55	13500
"Ситроен-С3 1.6"	Х	В4-1587-81	15600
"Ситроен-С4 2.0"	Х	В4-1997-100	28400
"Ситроен-С5 3.0"	Х	В6-2946-152	39800
"Ситроен-С8 3.0"	М	В6-2946-150	45900
"Субару-Легаси 2.0 GL"	С	В4-1994-92	33800
"Субару-Легаси 2.5 GX"	У	В4-2457-114	40700
"Субару-Аутбек 3.0"	У	В6-2998-154	52200
"Субару-Импреза 2.0"	С	В4-1994-92	25100
"Субару-Импреза 2.0 Вэгон"	У	В4-1994-85	25600
"Субару-Форестер 2.5"	У	В4-2457-114	39600
"Субару-Трибека 3.0"	У	В6-2998-183	61300
"Сузуки-Свифт 1.3"	Х	В4-1328-68	15900
"Сузуки-Гранд Витара 2.5"	У	В6-2494-106	29900
"Сузуки-Джимни 1.3"	У	В4-1299-63	18000
"Сузуки-Лиана 1.6"	Х	В4-1590-71	16600
"Тойота-Кэмри 2.4"	С	В4-2362-112	29800
"Тойота-Авенсис 1.8"	С	В4-1796-95	25900
"Тойота-Авенсис 2.0"	У	В4-1998-95	30900
"Тойота-Королла 1.4"	С	В4-1398-71	17400
"Тойота-Королла 1.6"	Х	В4-1587-81	18400
"Тойота-Ленд Крузер 100 4.2 TD"	У	Д6-4164-150	69900
"Тойота-Ленд Крузер Прадо 4.0"	У	В6-3956-183	58900
"Тойота-RAV4"	У	В4-1998-95	32400
"ФИАТ-Пунто 1.2"	Х	В4-1242-44	12400
"ФИАТ-Добло 1.6"	М	В4-1596-76	16000
"ФИАТ-Стило 1.6"	Х	В4-1596-76	17900
"ФИАТ-Панда 1.2"	М	В4-1242-44	10900
"ФИАТ-Улис 2.0"	М	В4-1997-100	29800
"Фольксваген-Битл 2.0"	Х	В4-1984-85	32000
"Фольксваген-Пойнтер 1.8"	Х	В4-1781-73	14100
"Фольксваген-Поло 1.4"	Х	В4-1390-55	16800
"Фольксваген-Гольф 1.6"	Х	В4-1595-74	22700
"Фольксваген-Бора 1.6"	С	В4-1595-74	21000
"Фольксваген-Туран 1.9 TDi"	У	Д4-1896-74	28500
"Фольксваген-Пассат 1.8 Т"	С	В4-1781-110	31100
"Фольксваген-Фаэтон 4.2"	С	В8-4172-228	127900
"Фольксваген-Шаран 1.8 Т"	М	В4-1781-110	37000
"Фольксваген-Туарег 3.2"	У	В6-3189-162	66500
"Фольксваген-Мультивэн 2.0"	Ма	В4-1984-85	51000
"Форд-Фиеста 1.3"	Х	В4-1300-51	11900
"Форд-Фокус 1.4"	С	В4-1400-59	12600
"Форд-Фокус 1.6"	Х	В4-1597-74	13700
"Форд-Фокус С-max 1.8"	М	В4-1798-92	20800
"Форд-Мондео 1.8"	С	В4-1796-92	21100
"Форд-Мондео 2.0"	У	В4-1988-106	26200
"Форд-Маверик 2.3"	У	В4-2261-110	30200
"Форд-Эксплорер 4.0"	У	В6-4011-152	44500
"Форд-Гэлакси 2.3"	М	В4-2295-107	33500
"Форд-Фьюжн 1.4"	У	В4-1388-59	14400
"Хаммер-Н2 6.0"	У	В8-5967-235	80200
"Хёндэ-Гетц 1.3"	Х	В4-1341-60	10300
"Хёндэ-Элантра 1.6"	С	В4-1599-79	14400
"Хёндэ-Соната 2.0"	С	В4-1997-83	17800
"Хёндэ-Санта Фе 2.4"	У	В4-2351-107	27500
"Хёндэ-Терракен 3.5"	У	В6-3497-143	36300
"Хёндэ-Мейтрикс 1.8"	М	В4-1795-90	18200
"Хёндэ-Акцент 1.5"	С	В4-2359-118	10900
"Хёндэ-Туссан 2.0"	Х	В4-1997-96	26700
"Хёндэ-Купе 2.0"	К	В4-1599-77	27000
"Хёндэ-Трайджет 2.0"	М	В4-1997-103	23900
"Хонда-Джаз 1.2"	Х	В4-1246-57	15900
"Хонда HR-V 1.6"	У	В4-1590-92	24900
"Хонда CR-V 2.0"	У	В4-1998-110	32400
"Хонда-Аккорд 2.0"	С	В4-1998-110	27400
"Хонда-Сивик 1.6"	С	В4-1590-81	20900
"Хонда-Стрим 2.0"	У	В4-1998-115	28900
"Хонда FR-V 2.0"	М	В4-1998-110	28900
"Шевроле-Вива"	С	В4-1800-92	12900
"Шевроле-Тахо 5.3"	У	В8-5327-201	58200
"Шевроле Трейл-Блейзер 4.2"	У	В6-4200-199	40600
"Шевроле-Авео 1.4"	С	В4-1399-61	11200
"Шевроле-Эванда 2.0"	С	В4-1998-96	21500
"Шевроле-Лацетти 1.6"	С	В4-1598-80	15100
"Шкода-Фабия 1.2"	Х	В4-1148-47	13900
"Шкода-Октавия 1.4"	Х	В4-1397-54	14700
"Шкода-Октавия 1.6"	Х	В4-1781-110	21000
"Шкода-Суперб 1.8 Т"	С	В4-1781-110	28600
"Ягуар ХК-8 Купе"	К	В8-3996-217	126900
"Ягуар-ХКR Купе"	К	В8-3996-217	138900
"Ягуар Х-Type 2.0"	С	В6-2099-115	36900
"Ягуар S-Type 2.5"	С	В6-2496-146	56900
"Ягуар-XJ 3.0"	С	В6-2967-177	86900

Цены приведены в долларах США по курсу 1 доллар = 28,62 руб. Раздел включает следующие данные: марка, модель, тип кузова, число цилиндров, объем двигателя (см^3), мощность (кВт). 1 кВт=1,36 л.с.

Обозначения в таблице: К – купе Ка – кабриолет Р – родстер М – мини-вэн Ма – микроавтобус С – седан У – универсал Х – хэтчбек

ЗИМНИЕ ШАЛОСТИ

Игорь Моржаретто

НАШИ

У продавцов отечественных авто уже который месяц хорошее настроение – есть спрос на «лады» (в первую очередь), да еще какой! А если растут продажи, растут и розничные цены.

Первая вспышка покупательского спроса случилась в июле-августе, и тут же подтянулись цены. Очередная ценовая волна накрыла рынок в октябре, в преддверье наступления холодов. В течение осени сам завод не раз менял рекомендованные цены – естественно, в сторону увеличения. Так, в середине октября в среднем все машины ВАЗа подорожали примерно на 1,5–3 тыс. (до этого подобная «корректировка» была проведена 1 сентября). Теперь рекомендованная цена ВАЗ-2105 – от 118,6 тыс. руб., ВАЗ-2107 – от 131,8 тыс., моделей семейства «Самара-2» – от 186,1 тыс. (здесь самая дешевая переднеприводная модель – трехдверный хэтчбек ВАЗ-2113), седана ВАЗ-2110 – от 230, 3 тыс. и «Калины» – от 224,2 тыс. рублей.

Не изменились рекомендации в отношении цен на седаны семейства «Самара-2» – от 196,8 тыс. руб., а также на универсалы и хэтчбеки «десятого» семейства. Но они и так самые дорогие среди серийных отечественных машин – универсал «Лада-111» в пристойной комплектации с кондиционером стоит до 262,9 тыс. рублей. Но это – цены рекомендованные. Дилеры, как правило, не всегда им следуют и в зависимости от спроса либо понижают, либо повышают. Как признаются руководители АВТОВАЗа, контроль за ценообразованием у дилеров «пока крайне затруднителен».

С начала года средние розничные цены на автомобили «Лада» выросли уже на 7%.

В целом же с начала года рост средней розничной цены на автомобили Волжского завода достиг уже 7%. При этом больше всего «досталось» «классике»: ВАЗ-2105 с начала года подорожал на 7,5%, ВАЗ-2107 – на 9,2%, а ВАЗ-2106 – на 9%. Автомобили семейства «Самара-2» стоят сейчас на 6,5–7,7% больше, чем в начале года. Приятное исключение – «десятки»: они «прибавили в весе» с начала года около 3%.

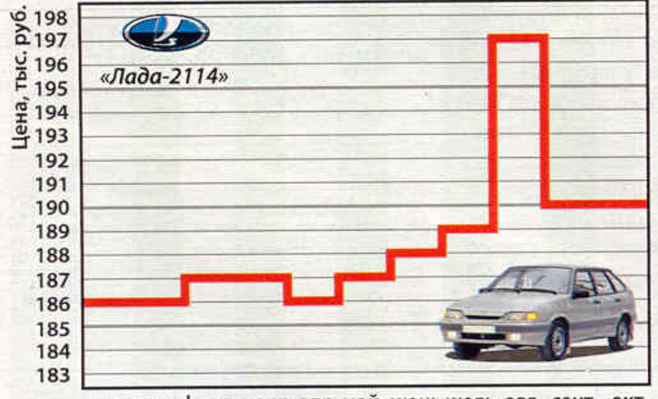
ИНОСТРАНЦЫ

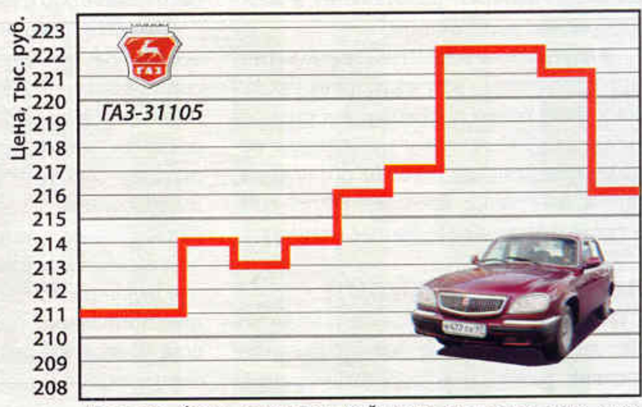
Неприятный сюрприз ожидал осенью желающих приобрести автомобили «Дэу-Нексия» и «Матиз». По указанию генерального импортера они подорожали на 300 долл. Это не коснулось только «матизов» с литровым двигателем или с «автоматом» (видимо, спрос на них не слишком велик). Остальные же комплектации буквально уходят «с колес». В соответствии со спросом корректируется и цена. Самая дорогая комплектация «Нексии» с 16-клапанным двигателем стоит уже 11 300 долл. Иная картина с продукцией СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ». Его автомобили раскупаются не очень активно. Чтобы хоть как-то взбодрить покупательский интерес, с 24 октября по 30 ноября дилеры проводили промо-акцию «Снегопад подарков». Каждый покупатель вседорожника «Шевроле-Нива» получал либо скидку в размере 14 000 рублей, либо какой-то дорогой подарок: комплект зимних шин, автомобильную сигнализацию, аудиосистему, набор для тюнинга или 1000 литров бензина. По итогам 9 месяцев 2005 года СП реализовало на 13% автомобилей меньше, чем за аналогичный период прошлого года. На заводе и у дилеров много непроданных машин. Возможно, названная акция несколько увеличит объемы продаж, но выйти на прошлогодний уровень плановых показателей (55 тыс. шт.) вряд ли удастся.

В октябре у дилеров фактически одновременно появились новинки в классе «паркетных» вседорожников: «Сузуки-Гранд Витара» и «КИА-Спортидж». Последний в очень богатой базовой комплектации (двигатель 2 л, МКП, климат-контроль, 2 подушки безопасности) стоит 27 790 долл. «Гранд Витара» с таким же двигателем – чуть дороже: от 29 300 долл. Несомненно, спрос на оба вседорожника будет устойчивым – его основные конкуренты «Тойота-RAV4» и «Ниссан X-Trail» дороже на 2–4 тыс. долл.

И еще новость: в продаже у дилеров появились первые однообъемники «Пежо-1007» по цене от 18 200 долл. (за самую простую версию с двигателем 1,4 л, МКП и без кондиционера!). Уже продано несколько десятков этих ярких «француженок»! А что – хороший подарок спутнице жизни к Новому году… □

СРЕДНИЕ РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ НА НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВАЗ-2114 И ГАЗ-31105 (ТЫС. РУБ.)







КЛЮЧ БЕЗ ПРАВА ПЕРЕДАЧИ

Андрей Морозов

Развелось же новых понятий в наши дни! Вроде бы звучит по-русски, а – непонятно. Скажем, что такое «корпоративные программы для клиентов»? Их сегодня предлагает каждый уважающий себя автодилер. Для обычных людей это придумано или же для избранных, работающих в международных корпорациях?

В переводе на наш язык, корпоративные программы – это всего лишь продажи машин не физическому, а юридическому лицу. С разными приятными вещами вроде скидок, льгот на обслуживание и блестящих брелоков. Хотя есть в такой услуге определенные отличия.

НАРЯДУ С МОБИЛЬНИКОМ И СТРАХОВКОЙ

Лет десять назад мой знакомый, получивший работу в солидной американской компании, рассказывал, что в тамошнем «отделе кадров» ему выдали два ключа на одном кольце. Один – личный, от уборной, другой с логотипом «Форда». Контракт предоставлял ему право пользоваться персональным автомобилем из гаража корпорации. То есть – корпоративным автомобилем. А, как известно, самая хорошая машина та, которую тебе бесплатно предоставляет твоя фирма.

Пришли лучшие времена и на нашу землю. За последние год-два размеры социальных пакетов у крупных иностранных и российских компаний выросли не менее чем на треть. Теперь, пытаясь заполучить хорошего специалиста, одними деньгами не обойдешься. Исследование компании PricewaterhouseCoopers свидетельствует: служебная машина из разряда исключительных привилегий топ-менеджеров перешла в десятку самых востребованных корпоративных для среднего управленческого звена. Наряду с оплаченным мобильником и медицинской страховкой.

Менеджеры среднего звена меняют место работы довольно часто. А значит, как уволился – ключ от машины переходит к занимающему его место. Чтобы у работодателей было меньше хлопот и придумали корпоративные программы. Вначале они распространились на Западе, а примерно лет десять назад появились и у нас.

– Автомобильные корпоративные программы напрямую связаны со стабильностью. В первую очередь, конечно, экономики, – считает Сергей Рябов, менеджер отдела по работе с корпоративными клиентами «Независимости» (официального дилера «Вольво», «Ленд-Ровера» и «Форда»). – Начиная примерно с 2001-го наблюдается резкий спрос на корпоративные программы. Не берусь назвать точные цифры, но очевидно, что в среднем за год число реализованных через эти программы машин увеличивается примерно на 30%.

Любопытную вещь отмечают автодилеры: ежегодно корпоративные программы наиболее востребованы с октября по декабрь. Все оказывается просто: бюджетные организации, по старинке экономящие в первой половине года и еще дальше, в IV квартале спохватываются и стараются побыстрее «спустить» все выделенные государственные фонды. Чтобы на будущий год не урезали.

У дилеров «Форда» государственные структуры вообще могут рассчитывать на дополнительные преференции (тоже модное словечко). На дополнительные

СКИДКИ, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДИЛЕРАМИ «ДЖИ-ЭМ»

Количество машин клиента	Возможная скидка от розничной цены
от 3 до 10	2–4%
от 11 до 15	4–8%
от 26	8–10%
от 50	рассматривается в индивидуальном порядке

УСЛУГИ ДЛЯ КОРПОРАТИВНЫХ КЛИЕНТОВ У ДИЛЕРОВ «ФОРДА»

Комплекс послепродажного обслуживания автомобилей (гарантийные, послегарантийные, кузовные и малярные работы)
Бесплатная мойка при каждом посещении сервисных центров
Химчистка салона
Бесплатная диагностика при каждом обращении
Доставка а/м в сервис и к офису клиента
Замена и хранение сезонных шин
Предоставление и хранение подменных автомобилей
Обед в кафе
Бесплатные услуги эвакуатора в пределах города
Обслуживание вне очереди в день обращения
Техническая помощь на дороге в случае мелких неисправностей

скидки, то есть. Политика «Форда» тут понятна – государственная фирма предоставляет государственные гарантии при оформлении кредита на покупку машины. «Форд» вообще всегда стремится сотрудничать с госструктурами стран, где есть его автомобили (а они есть везде). И в России первые корпоративные программы открыли именно фордовские дилеры.

ЧТО ЕЩЕ В ПРОГРАММАХ

В теории, существенные скидки по этим программам начинаются с пятой машины, купленной у одного дилера. Но оказалось, что вопрос о том, сколько машин должна иметь фирма, чтобы попасть под категорию «корпорация», бестактен. Так во всяком случае прокомментировали мое любопытство в компании US Impex.

– Разумеется, чтобы рассчитывать на серьезные скидки, требуется приобрести несколько автомобилей – сразу или в течение определенного срока, – объясняет основы корпоративных продаж руководитель отдела этой компании Кирилл Андриянов. – Вообще же, суть любой программы – это работа персонального менеджера с каждым корпоративным клиентом. Как вы понимаете, только продажей автомобиля дело не ограничивается. В корпоративную программу входит также и сервисное обслуживание. Можно прикидывать, каков процент скидки – пять или шесть, но это – гадание на кофейной гуще. Мы, например, на время сервисного обслуживания наших корпоративных «вольво» вообще стремимся предоставлять подменную машину. На «Ягуаре» такая услуга само собой разумеющаяся. Если же корпорация предпочитает содержать в своем парке, например, куда более распространенный «Форд», то теоретически такая услуга не предусмотрена. Но, опять-таки, каждый корпоративный клиент – особенный.

По примерным подсчетам US Impex (а цифры в конце этого года растут ежедневно), сейчас у них около полутора тысяч корпоративных клиентов, причем только за неполный 2005 год эта цифра увеличилась на 20%. И все опрошенные нами дилеры убеждены, что рост в ближайшие годы будет продолжаться.

В другой компании – «Автопассаж» корпоративными программами «Форд» занимаются с момента ее создания – с 1996 года. Здесь тоже отмечают, что рост таких продаж особенно увеличился в последний год.

– Со многими клиентами мы работаем по таким программам уже давно, – рассказывает руководитель отдела Максим Козлов. – Корпоративным клиентом может стать любое юридическое лицо. Другой вопрос – предложения, которые мы клиенту в каждом конкретном случае сделаем. Все зависит от корпоративной политики этой компании, от приобретаемой марки автомобиля, от числа автомобилей. Это могут быть и бесплатные опции при техосмотре. Допустим, при техобслуживании до 100 тысяч километров. Или особые условия лизинга.

К слову сказать, клиент, пользующийся услугами корпоративных программ, берет на себя определенные обязательства. Например, автомобиль нельзя перепродать физическому лицу. Если дилер обнаружит нарушение программы, ни о каких льготах для такого клиента не может быть и речи.

...И тогда останется у руководства такой компании право выдавать своим сотрудникам только один ключ. От корпоративного туалета. □

МАШИНЫ НОВОГО ГОДА

Александр Будкин

В эти дни многим хочется заглянуть немного вперед – сравнить свои возможности с предложением рынка в наступающем году. В последнее время сыграно немало автомобильных премьер, в значительной мере определяющих картину рынка-2006. Начнем с недорогих (как обычно, рассматриваем только новые машины от официальных дилеров).

РАСТРОЕНИЕ ЛИЧНОСТИ

Одна из самых популярных моделей в малом классе – «Дэу-Матиз». Ее весьма успешно собирают в Узбекистане и продают у нас по цене от $7000. Но читатели «За рулем» уже встречались на его страницах с китайским двойником по имени «Чери QQ» (он же «Чери S11» – ЗР, 2005, № 8), а также с «Матизом» следующего поколения. Последний перешел под флаг «Джи-Эм» и продается как «Шевроле-Спарк» (ЗР, 2005, № 5).

Следуя логике, «Чери» должен быть чуть дешевле, а «Спарк» – дороже «узбекского корейца». Пока же объявленная цена на китайскую новинку заставляет многих улыбнуться – по разным данным, от $6500 до 8000, правда, в последнем случае с кондиционером. От этих же восьми тысяч стартует «Спарк», без кондиционера в базе, но чуть более современный.

Кстати, в том же классе на российском рынке «Хёндэ» уже представила новый «Гетц», в том числе с двигателем 1,1 л (см. материал в этом номере) по довольно привлекательной цене. Впрочем, ему еще предстоит завоевать сердца покупателей, а интернациональный «Матиз» это, по сути, уже сделал.

Еще один яркий новичок находится, наверное, в самой примечательной точке своей карьеры. Это тоже «Шевроле» и тоже относительно недорогой. Резво стартовал и набирает обороты «Авео» в вариантах хэтчбек и седан. Полагаем, именно он сыграет первую партию в своем классе.

КОМПАКТНЕЕ – ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ

Дальше – самая острая конкуренция. С минимальным ценовым отрывом от российских «десяток» идет неувяда-



CHEVROLET AVEO

Базовая комплектация: подушка безопасности водителя, регулировка руля по высоте, магнитола с CD, иммобилайзер, «докатка» (с 2006 модельного года).

RENAULT LOGAN

Базовая комплектация: подушка безопасности водителя, аудиопроводка, иммобилайзер, полноразмерная запаска.

ющая «Нексия». На протяжении многих лет она самая доступная иномарка в классе, к тому же с весьма недорогим сервисом. Ну а тот, кто спит и видит автомобиль с «автоматом», смотрит прежде всего на «Хёндэ-Акцент».

Ценовой переход от этих бестселлеров к более дорогим японским и европейским моделям сглаживается. Об этом позаботились наши иномарки «Рено-Логан» и «Форд-Фокус». Здесь же ищут счастья новая «Рио» и ижевская «Спектра».

Чтобы в такой толчее не принять опрометчивое решение, самое пристальное



ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	CHEVROLET AVEO		RENAULT LOGAN		HYUNDAI NF	SUZUKI GRAND VITARA		UAZ PATRIOT	DAIMLER SUPER 8
Силовой агрегат	1,2 л	1,4 л	1,4 л	1,6 л	2,4 л	1,6 л	2,0 л	2,7 л	4,2 л
Комплектации									
Минимальная	$9900 (5-дв. хэтч.)	$10 990 (седан, 8-кл.)	$8999	$10 699	$27 590	$25 300 (3-дв.)	$29 300 (5-дв.)	$14 000	н.д.
С автоматической коробкой передач	–	$14 990 (5-дв. хэтч., 16-кл.)	–	–	$28 590	–	–	–	$140 000*
Максимальная	$11 790	$15 490 (седан, 16-кл., АКП)	$9979	$12 099	$29 900 –	$27 000 (3-дв.)	$35 130 (5-дв.)	$16 000	н.д.
Обслуживание									
Условия гарантии	2 года		2 года		5 лет/120 тыс. км	3 года/100 тыс. км		2 года/50 тыс. км	н.д.
Цена нормочаса	$33		$33		$36	$33		$15	$70
Плановые ТО	ТО-15 000 км – $165 ТО-30 000 км – $240 ТО-45 000 км – $360		ТО-15 000 км – $100 ТО-30 000 км – $130 ТО-45 000 км – $160		ТО-15 000 км – $215 ТО-30 000 км – $315 ТО-45 000 км – $475	ТО-15 000 км – $165 ТО-30 000 км – $186 ТО-45 000 км – $470		ТО-1500 км – $185 ТО-10 000 км – $185 ТО-20 000 км – $300	н.д.

Примечание. *Стоимость ТО – для автомобиля в минимальной комплектации. Цена последнего ТО указана со сменой передних тормозных колодок.*

** Ориентировочная цена.*

HYUNDAI NF

Базовая комплектация: климат-контроль, кожаные руль и рычаг КП, ГУР, ABS, 6 подушек безопасности, колеса из легкого сплава, регулировка по высоте сиденья водителя, регулировка руля по высоте и углу наклона, противотуманные фары, магнитола, электрические стеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев передних сидений и зеркал, электрообогрев ветрового стекла, центральный замок, иммобилайзер, полноразмерная запаска.



внимание при выборе – на комплектацию. И обязательно интересоваться у продавцов длиной очереди. Некоторые популярные модели приходится ждать до полугода.

В диапазоне от $15 до 20 тысяч потенциального покупателя подстерегает еще одна опасность – стоимость фирменного ТО и запчастей. Суммой в $300 вряд ли сегодня напугаешь, но если небольшой, на ваш взгляд, негарантийный ремонт обойдется в $1000, наверняка подумаешь, а сколько бы это стоило для «Нексии» или «Акцента».

В предстоящем году одну из главных ролей в сегменте «около $10 тысяч» обещает сыграть «Логан», а в сегменте «чуть меньше $15 тысяч» – «Фокус».

СТАБИЛЬНОСТЬ ИЛИ КОСНОСТЬ?

В разделе больших, но не очень дорогих ($20–35 тыс.) семейных автомобилей, куда можно отнести европейские D- и E-классы, значимых для рынка игроков появилось немного. Снизу пришла «Шевроле-Эванда», сверху – «Хёндэ-NF». Традиционных лидеров они пока не теснят. Попрежнему популярны наши «Соната» и «Маджентис» (из тех, что подешевле), японские «Тойота» и «Ниссан» (подороже). Крепнут позиции «Мазды-6». Пока неопределенно на общем фоне выглядит потенциал нового «Пассата».

Те, кто обращает внимание на неординарную внешность, снова поглядывают в сторону «французов», прежде всего свежего «Пежо-407» и не так давно обновленного «Ситроена-С5». Правда, судя по продажам, красота – не самая страшная сила.

В классах C, D и E можно присмотреть автомобиль с дизелем. К сожалению, такую возможность предоставляют далеко не все производители, не говоря уже о том, что эти машины, как правило, не бывают в дешевых комплектациях. Речь о КИА, «Фольксвагене», «Шкоде», «Форде»... А называть семейными «Ауди» или «Мерседес» язык не поворачивается. Напомню в то же время, что семейными могут быть и минивэны, среди которых встречаются и недорогие, например «КИА-Карнавал». А еще есть полноприводная техника, которую все труднее классифицировать.

По совокупности одним из наиболее интересных предложений в классе, на взгляд автора, можно считать

«Хёндэ-NF». В копилке достоинств, помимо симпатичной цены и фирменного уровня качества – еще и новое имя: кому-то ведь хочется быть в числе первых, не переплачивая за это...

ПО РОСТУ СТАНОВИСЬ!

Если трудно придумать критерий, чтобы расставить всех по степени значимости, попробуйте проверенное – обратитесь к размеру. Он в большинстве случаев, как говорят, имеет значение.

Итак, класс маленьких SUV (Sport Utility Vehicle) или автомобилей для активного отдыха (дословно: спортивно-утилитарных). По размеру и цене сюда попадают «Шевроле-Нива», новый «КИА-Спортидж» и его брат «Хёндэ-Туссан», а также новая «Гранд Витара», «Форд-Маверик», «Хонда CR-V», «Ниссан X-Trail» и др. Да, есть еще, э-э... «УАЗ-Хантер». Он хоть и высокий, но в длину всего на 5 см больше «Шевроле-Нивы». Впрочем, согласен: когда говоришь маленький SUV, представляешь какой угодно, только не «Хантер».

Про «Шевроле-Ниву» потенциальному покупателю нелишне знать, что цена нормочаса на ее обслуживание – больше $30, а вариант с двигателем «Опель» пока не предвидится. Про «Спортидж» – что он бывает не только полно-, но и переднеприводным. Про «Витару» – что она совершенно новая и на дорогах ее мало кто видел (ЗР, 2005, № 9), хотя положение быстро меняется. Скорее всего одна из самых неожиданных новинок года способна изрядно подпортить сбыт конкурентов... Про X-Trail – что с марта продают модернизированный автомобиль, не отличающийся внешне от предыду-



SUZUKI GRAND VITARA

Базовая комплектация: климат-контроль, ГУР, ABS, 2 подушки безопасности, регулировка руля по высоте, релинги, аудиоподготовка, электрические стеклоподъемники всех дверей, электропривод зеркал, подогрев передних сидений, подогрев зеркал, центральный замок, иммобилайзер, полка багажника, полноразмерная запаска.



UAZ PATRIOT

Базовая комплектация: регулировка руля по высоте, центральный замок, полноразмерная запаска.

щей модификации. Про «Хантер» – что в новом году его можно будет купить с корейской коробкой передач «Даймос».

FULL SIZE

В переводе это «полный размер» – выражение, которое часто используют, чтобы подчеркнуть чью-то полноценность, например полноприводников. К кому это можно отнести?

Новинок, в том числе формальных, несколько. Около цены $15 тысяч – «УАЗ-Патриот», чья премьера прошла в конце лета. В начале следующего года проект наберет обороты, и мы ожидаем дальнейшего обновления машины. Новинкой можно считать и китайский «Ховер», который, однако, заметно дороже «Патриота» (от $24 тысяч). Это вседорожник с полноценным кузовом и, соответственно, ценой. К тому же полноприводный, что для грозных с виду машин из Поднебесной отнюдь не норма.

В ценовой группе от «$30 тысяч» на рынок вышел «Саньён-Рекстон» – большой и, за эти деньги, неплохо упакованный. Новинка этого года за $45 тысяч и выше (вам еще интересно?) – «Ниссан-Пасфайндер», у которого уже появился бензиновый мотор 4,0 л (от $58 тыс.). Кстати, примерно в то же время и примерно за те же деньги фирма начала официальные продажи большого «паркетника» «Ниссан-Мурано». Его уже давно завозят к нам «серые» дилеры, но, как говорят, у «белых» машин более 300 изменений, включая адаптированную подвеску и более жесткий кузов!

На фото и в таблицах интересы класса представляет «Патриот». На его примере многие соотечественники, наверно, будут строить прогнозы в отношении всего российского автопрома.

НОВЫЙ ПРЕСТИЖ

Представители следующего сегмента у большинства автомобилистов пользуются лишь праздным интересом. На такую покупку мало кто способен… но это только разжигает любопытство. Один из последних дебютов уходящего года – «Дэймлер-Супер 8» (продаваться будет рядом

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET AVEO	RENAULT LOGAN	HYUNDAI NF	SUZUKI GRAND VITARA	UAZ PATRIOT	DAIMLER SUPER 8
Общие данные						
Размеры, мм:						
длина	4235	4250	4800	4390	4647	5215
ширина	1670	1742	1832	1810	2080	1860
высота	1490	1525	1475	1695	1900 (2000)	1448
Радиус поворота, м	4,9	5,3	5,5	н. д.	н. д.	6,0
Снаряженная масса, кг	1035–1090	975	1599	1550	2070	1665
Полная масса, кг	1525–1535	1535	2030	2070	2670	2284
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,1	13,0	10,4	8,6	н. д.	5,3
Макс. скорость, км/ч	170	162	202	175	150	250
Топливо	АИ-95	АИ-91–	АИ-92	АИ-95	АИ-92	АИ-95
запас топлива, л	45	98/50	70	70	87	85
Расход топлива, л/100 км:						
смешанный цикл	7,6	6,8	8,5	8,6	13,2	12,3
Кузов						
Количество дверей/мест	4/5	4/5	4/5	5/5	5/5(+4)	4/5
Объем багажника (VDA), л	375	510	523	н. д.	н. д.	470
Двигатель						
Расположение	спереди поперечно				спереди продольно	
Конфигурация	P4					V8
Число клапанов	8		16			
Рабочий объем, см³	1399	1390	2359	1995	2693	4200
Степень сжатия	9,5	9,5	10,5	н. д.	9,0	9,1
Мощность, кВт/л.с.	61/83	55/75	118/160	107/145	94/128	291/395
при об/мин	5600	5500	5800	6000	4400	6100
Крутящий момент, Н·м	123	112	219	193	218	553
при об/мин	3000	3000	4250	4000	2500	3500
Трансмиссия						
Тип	переднеприводная			полноприводная		заднеприводная
Коробка передач	M5	M5	A4	A4	M5	A6
Размер шин	175/70R13	165/80R14	215/60R16	225/65R17	235/70R16	235/50R18

с «ягуарами»). Любопытно взглянуть на его фото, тем более что про новый S-класс читатели наверняка уже знают (ЗР, 2005, № 10–12).

Еще одна недавняя новинка от «Мерседеса» – новый М-класс, который постепенно обрастает модификациями и так называемыми пакетами (on-road, off-road и т.п.). Кстати, и упомянутый «Ягуар» не так давно показал модель XJ.

Небольшие изменения коснулись «Ауди-А8» – решетка радиатора, тормоза, да еще появился дизель в 326 л.с.! Говорят, самый мощный среди легковых (ЗР, 2005, № 8). Новинкам от БМВ уже около года, но обновленная 7-я серия и гамма двигателей к ней по-прежнему тревожат сердца приверженцев марки. Ну а если вы поклонник автомобилей вообще – советуем следить за состоянием рынка, появлением новинок... и, разумеется, нашими публикациями. □



В представительском классе подробно описывать комплектацию нет смысла. Владельцу «Дэймлера-Супер 8» доступно все.

РЕПОРТАЖ

АВТОМОБИЛИ



ЭКОНОМИКА

ВЫСШИЙ КЛАСС

ГРУЗОВИКИ

ВТОРЫЕ РУКИ





КОМПОНЕНТЫ

РЕМОНТ И СЕРВИС

ТЕХНИКА







СПОРТ И ТЮНИНГ







БЕЗОПАСНОСТЬ

КЛУБ

РЕТРО

РЫНОК

АКЦИЯ

В указателе представлены фото из нескольких материалов, отмеченных как лучшие в 2005 году.









УЧАСТВУЙ В АВТОДЕГУСТАЦИИ!

Говорят, сколько людей, столько и мнений. Но прислушиваются далеко не ко всем – лишь к самым авторитетным. В автомобильном деле их традиционно приписывают экспертам. Да только профессионалы все оценивают умом, а вот потребитель чаще берет то, что по сердцу. Мы решили объединить оба метода. Идея проста: сначала на интернет-сайте ЗР (далее и в самом журнале) провели небольшой конкурс, отобрав шестерых наиболее подготовленных читателей. Затем организовали семинар, где профессионалы познакомили их с азами испытательской работы. И наконец, свежеиспеченным экспертам дали опробовать «живые» автомобили на настоящей гоночной трассе. Их заключения – в следующем номере. Подопытную технику выбрали по принципу «лидеры продаж в компании конкурентов-одноклассников». Начали с довольно обширного малого класса: в тесте участвовали «Хёндэ-Гетц», «Форд-Фиеста», «Ситроен-С3» и «Лада-Калина». Остальные пять классов ждут новых экспертов!



Желающих участвовать в конкурсе просим заполнить анкету, вырезать и отправить конверт с пометкой **«Автодегустация»** по адресу:

107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем».

Можно анкету отправить и по E-mail: **proba@zr.ru.**

Незаполненные анкеты к участию в конкурсе не допускаются!

ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Не забудьте заполнить обратную сторону анкеты!

1. Что значит «включить сцепление»?

- ☐ нажать педаль;
- ☐ отпустить педаль;
- ☐ отрегулировать свободный ход.

2. Дифференциал предназначен:

- ☐ для распределения тормозных усилий;
- ☐ для распределения крутящего момента;
- ☐ для блокировки ведущих колес.

3. Перекрытие клапанов – это:

- ☐ дефект, вызванный обрывом ремня;
- ☐ выступание клапана за контур седла;
- ☐ характеристика фаз газораспределения.

4. Цифра в маркировке бензина означает:

- ☐ температуру вспышки;
- ☐ индекс качества;
- ☐ антидетонационную стойкость.

5. Что такое кастер?

- ☐ особый сорт сыра;
- ☐ продольный наклон оси поворота колеса;
- ☐ поперечный наклон оси поворота колеса.